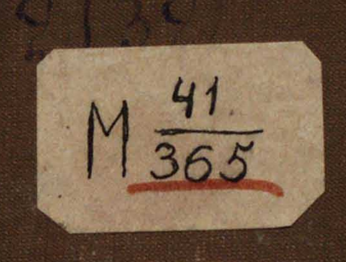

М 41/365





В. И. ДЕНИСОВЪ.

Членъ Государственнаго Совѣта.

Россія на Дальнемъ Востокѣ.

АМУРСКІЙ РЕЛЬСОВЫЙ ПУТЬ.
ВЛАДИВОСТОКСКІЙ ПОРТЪ.
ПРИАМУРСКІЙ КРАЙ.
ЯПОНІЯ И КИТАЙ.
МАНЬЧЖУРІЯ.
МОНГОЛІЯ.



ТИПО-ЛИТОГРАФІЯ
Ю. Я. РИМАНА.

1913.

4-я РОЖДЕСТВЕНСК.,
д. № 33. ТЕЛЕФ. 6-31


ТИПОГРАФІЯ Ю. Я. РИМАНА.
4-Я РОЖДЕСТВЕНСКАЯ, Д. 33.
ф 8737-35

Въ рядѣ своихъ брошюръ, посвященныхъ вопросамъ современной финансово-экономической политикѣ Россіи, я красной нитью проводилъ мысль о необходимости поддержанія активности нашего торговаго баланса, который неуклонно падаетъ въ теченіе послѣднихъ лѣтъ. И тогда же я указывалъ, что явленіе это не случайное, не результатъ тѣхъ или другихъ исключительныхъ неблагопріятныхъ моментовъ, а слѣдствіе неправильно взятаго нашимъ правительствомъ курса въ области торговой, промышленной и финансовой политики. Если раньше были ссылки на неурожаи, войну, на международныя осложненія, то теперь, когда страна имѣетъ подрядъ три урожайныхъ года, когда торговля и промышленность показываютъ явные признаки къ подъему, когда производительныя силы пробиваютъ русло къ болѣе раціональному использованію своихъ богатствъ, казалось бы, имѣлась полная возможность вывести нашъ торговый балансъ изъ обидной пассивности. Въ самомъ дѣлѣ, развѣ это не угрожающее явленіе, какъ сокращеніе нашего вывоза въ 1912 г. на 83 мил. руб. противъ 1911 г., общаго оборота на 88,6 мил. руб. и пассивность баланса, выразившаяся въ цифрѣ 77 мил. руб. Текущій годъ отмѣчаетъ еще болѣе рѣзкое паденіе, вслѣдствіе пониженія экспорта нашего зерна.

Сопоставляя это печальное явленіе, обѣщающее стать хроническимъ, съ непомѣрными взлетами нашего общаго бюджета чуть не до 4-милліардной цифры, мы неизбѣжно должны столкнуться съ перспективой искусственнаго поддержанія финансово-экономическаго равновѣсія страны, съ неизбѣжными въ такихъ случаяхъ, источаю-

щими государственный организмъ, мѣропріятіями, въ видѣ расходованія золотой наличности, иностранныхъ займовъ и даже концессій, т.-е. къ чему вынуждены прибѣгать Турція и Китай.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, указывая на тѣ мѣры, которыя необходимо провести въ жизнь и тѣмъ самымъ вернуть нашему балансу его активность, я подчеркивалъ недостаточное использованіе нашихъ восточныхъ сосѣднихъ государствъ, емкихъ по рынку, исторически тяготѣющихъ къ Россіи въ политическомъ и торговомъ отношеніяхъ.

Но въ то же время я чувствовалъ нѣкоторую неустойчивость въ своихъ доводахъ, благодаря скудости матеріаловъ, всесторонне освѣщающихъ затронутый мною вопросъ. Поэтому, чтобы лично убѣдиться въ справедливости своего взгляда на наши восточныя окраины и граничащія съ ними страны, на ихъ политико-экономическое значеніе для насъ, я и предпринялъ текущею осенью поѣздку на Дальній Востокъ. Въ теченіе 2½ мѣсяцевъ я посѣтилъ, помимо русской дальневосточной окраины, Японію, Китай, Маньчжурію и Монголію, лицомъ къ лицу столкнулся съ дѣйствительностью и съ тѣми фактами, которыхъ мы не можемъ видѣть изъ своего прекраснаго далека.

Эта поѣздка еще болѣе укрѣпила меня въ убѣжденіи, что современная финансово-экономическая политика Россіи по отношенію Дальняго Востока покоится на совершенно ложныхъ началахъ, что она идетъ въ полномъ противорѣчіи съ интересами народно-хозяйственной жизни нашихъ окраинъ, а отсюда и съ интересами всей страны.

Въ настоящей брошюрѣ, являющейся предпосылкой большого труда, надъ которымъ я сейчасъ работаю и который составитъ сводку какъ личныхъ наблюденій, такъ и обширнаго вывезеннаго мною съ мѣста матеріала,

я и хочу освѣтить вопросъ о дальневосточной политикѣ подъ угломъ зрѣнія, отвѣчающимъ дѣйствительности, созданнымъ вѣковымъ напряженіемъ русскихъ людей во имя общегосударственныхъ интересовъ, а не эгоистическихъ стремленій отдѣльныхъ лицъ и вѣдомствъ.

9П

I.

Амурская дорога.

Среди крупныхъ государственныхъ предпріятій послѣдняго времени, направленныхъ къ поднятію экономической и политической мощи страны, вызываемыхъ самой жизнью, амурскій стальной путь занимаетъ одно изъ видныхъ мѣстъ. Какъ 20 лѣтъ тому назадъ великій сибирскій рельсовый путь открылъ въ исторіи русской жизни новую страницу, пріобщивъ къ культурному міру огромную богатую колонію, такъ и заканчивающаяся постройкой амурская желѣзная дорога является продолженіемъ этой блестящей страницы. Какъ и тогда, и это русское національное дѣло обѣщаетъ завершиться апофеозомъ выносливости, терпѣнія, граничащаго съ самоотверженіемъ, которыми характеризуется русскій народъ, въ лицѣ его образованныхъ инженеровъ и сермяжнаго чернорабочаго.

При моемъ проѣздѣ по западному отрѣзку новой дороги заканчивались работы по балластировки пути, расчисткѣ полотна отъ свалившихся оползней. И проскальзывая по стальному пути среди выемокъ, потребовавшихъ срѣза цѣлыхъ сопокъ, черезъ тоннели, похожіе на сталактитовые гроты, по насыпямъ, явившимся искусственными горами, я невольно представилъ себѣ всю коллоссальность поистинѣ титанической работы, которая выпала на долю строителей и ихъ многотысячной арміи.

Линія Амурской дороги на большой части своего протяженія проходитъ по совершенно незаселеннымъ мѣстамъ, трудно доступнымъ вслѣдствіе полнаго бездорожья. Зимы отличаются исключительной, даже для Сибири, суровостью—морозы доходятъ до 40° по Реомюру, снѣгъ выпадаетъ въ огромномъ количествѣ. При такихъ климатическихъ условіяхъ, жильемъ изыскателямъ служили брезентныя палатки, обогрѣваемыя желѣзными печами. Съ наступленіемъ теплаго времени условія работъ еще ухудшались: сначала приходилось работать въ мокромъ снѣгу, а затѣмъ заболоченныя мѣста оказались чрезвычайно труднопроходимыми; хлѣбъ и прочая провизія стали быстро портиться, питьевую воду приходилось нерѣдко брать изъ болотъ. Съ конца мая бичемъ людей и вьючныхъ животныхъ являлся «сибирскій гнусъ», т. е. овода, комары и мошка.

Но эти лишенія оказались слабыми предвозвѣстниками въ сравненіи съ тѣмъ, прямо-таки нечеловѣческимъ, трудомъ, который выпалъ на долю строителей. Самое главное—это то, что послѣдніе не предвидѣли всѣхъ неожиданностей, которыми дарила на каждомъ шагу суровая сибирская тайга, что и усугубляло трудность работъ.

Начались эти неожиданности съ подготовительныхъ работъ. Достаточно напомнить, что для домовъ первой очереди всѣ строительные матеріалы, которые нельзя было найти или приготовить на мѣстѣ,—а на мѣстѣ, кромѣ дерева, не на что было разсчитывать.—приходилось доставлять отъ пристаней на Шилкѣ и Амурѣ на вьюкахъ по просѣкамъ и кой-гдѣ по едва замѣтнымъ тропамъ, протоптаннымъ бродячими инородцами—орочёнами. При такихъ способахъ перевозки, стоимость доставки съ берега на линію пуда полосового и кровельнаго желѣза, дверныхъ, печныхъ и оконныхъ приборовъ, гвоздей, стекла и пр. обходилось до 3 и до 3½ рублей. Цифрѣ этой не приходится удивляться, если принять во вниманіе, что по горнымъ и болотнымъ тропамъ вьючная лошадь не



Рис. 1. Изысканіе водоснабженія. Повѣрочныя испытанія притока воды въ шурфахъ при изысканіи водоснабженія по рѣкѣ Бѣлый Урюмъ при станціи «Урюмъ». Верста 1-я.



Рис. 2. Косогоръ версты 32-й.

поднимаетъ болѣе 4-хъ пудовъ и что фуражъ для вьючныхъ каравановъ приходилось возить съ собою на протяженіи свыше 60 верстъ, какъ напримѣръ, отъ Игнашиной до станціи Ерофей Павловичъ и Уруша.

Первое серьезное препятствіе, перевернувшее всѣ смѣтные расчеты, прогрессивно нароставшее во все последующее время работъ,—это рабочій вопросъ [1]).

Рабочій вопросъ.

Среднія единичныя цѣны работъ по договорамъ опредѣлились въ слѣдующихъ цифрахъ:

1 куб. саж. земляного полотна	6 р. 17 к.
1 погон. саж. тоннеля	2.694 » 69 »
1 куб. саж. каменной кладки	289 » 50 »
1 погон. саж. дер. мостовъ	368 » 85 »

Абсолютная величина этихъ цѣнъ должна быть признана достаточно высокою, но по условіямъ работъ въ районѣ западной части амурской желѣзной дороги онѣ оказались, за исключеніемъ цѣнъ на тоннельныя работы, далеко недостаточными.

Во-первыхъ, подрядчики обязывались пользоваться трудомъ исключительно русскихъ рабочихъ, подъ страхомъ сторублеваго штрафа за каждаго обнаруженнаго на работахъ нерусскаго рабочаго, который, конечно, подлежалъ немедленному удаленію. Во-вторыхъ, подрядчикамъ вмѣнялось въ обязанность содержаніе кладовыхъ жизненныхъ припасовъ опредѣленной номенклатуры, для отпуска рабочимъ, по утвержденной въ договорахъ цѣнѣ.

Требованіе о производствѣ работъ исключительно русскими рабочими явилось результатомъ соотвѣтственнаго пожеланія Государственной Думы, высказаннаго при ассигнованіи ею кредитовъ на постройку Амурской желѣзной дороги и закрѣпленнаго закономъ 21 іюня 1910 г. «о нѣкоторыхъ ограниченіяхъ для проживающихъ въ предѣлахъ Пріамурскаго генералъ-губернаторства и Забайкальской области лицъ иностраннаго подданства».

---

[1]) Западно-Амурская жел. дор. въ періодъ ея созиданія (1903—1913).

И хотя ст. 2 этого закона предусматривала исключеніе изъ общаго правила, въ случаяхъ крайней необходимости,—на работахъ по постройкѣ западно-амурской желѣзной дороги вышеуказанное требованіе соблюдалось съ неуклоннымъ ригоризмомъ. Только по договорамъ на тоннельныя работы подрядчикамъ разрѣшалось имѣть, да и то весьма ограниченный контингентъ, инструкторовъ итальянскихъ подданныхъ, спеціалистовъ именно по этимъ работамъ.

Другое существенное обязательство подрядчиковъ, предусматривавшее порядокъ удовлетворенія продовольственныхъ потребностей рабочихъ, вызывалось мѣстными экономическими условіями, такъ какъ, не смотря на ничѣмъ неограниченное допущеніе конкуренціи въ дѣлѣ торговли на линіи строившейся дороги, все же нельзя было ожидать, что рабочіе будутъ обезпечены предметами первой необходимости по доступнымъ имъ цѣнамъ и соотвѣтствующаго качества. Поэтому, хотя впослѣдствіе, по внесеніи нѣкоторыхъ измѣненій въ проекты договоровъ, получилась возможность освободить подрядчиковъ отъ вышеуказаннаго обязательства,—принятый порядокъ обезпеченія продовольствія рабочихъ былъ сохраненъ до конца и, вмѣстѣ съ образцово поставленной медицинской помощью, оказалъ несомнѣнно благотворное вліяніе на общее санитарное благополучіе всѣхъ строительныхъ кампаній.

Рабочихъ предстояло привезти изъ Европейской Россіи и отчасти изъ Западной Сибири. Лишь незначительное число было нанято въ Забайкальской области, въ Чикойской золотопромышленной тайгѣ. Затраты на доставку каждаго рабочаго къ мѣсту работъ оказались весьма значительными—они достигали 31 р.—53 р. на человѣка, или среднемъ 42 р., изъ коихъ около 30 рублей затрачивалось безвозвратно (10—15 руб. выдавалось въ задатокъ). Въ случаяхъ наемки конновозчиковъ, расходы эти еще увеличивались, такъ какъ задатки

рабочимъ этой категорiи приходилось выдавать въ усиленномъ размѣрѣ.

Но уже вслѣдъ за прибытiемъ рабочихъ на линiю, съ цѣлаго ряда пунктовъ постройки дороги стали поступать крайне тревожныя свѣдѣнiя о рабочихъ волненiяхъ, серьезно угрожавшихъ порядку и успѣшному ходу работъ. Значительныя партiи рабочихъ отказывались приступить къ работамъ, предъявляя совершенно непрiемлемыя требованiя экономическаго характера, главнымъ образомъ о повышенiи заработной платы, какъ поденной, такъ и сдѣльной, до размѣровъ, при которыхъ она далеко превышала полученiя подрядчиковъ отъ казны по договорнымъ цѣнамъ работъ. Это забастовочное движенiе, протекшее и разрѣшившееся безъ примѣненiя силы даже въ тѣхъ случаяхъ, когда рабочiе позволили себѣ нѣкоторые эксцессы, разрѣшилось уходомъ съ работъ около 5.000 человѣкъ, не отработавшихъ задатковъ и вызвавшихъ новыя затраты со стороны подрядчиковъ по ихъ эвакуацiи изъ района работъ, причемъ работодателямъ пришлось не только обезпечить рабочимъ проѣздъ до населенныхъ пунктовъ, но и снабдить ихъ провiантомъ на дорогу изъ своихъ складовъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ нельзя было избѣжать разгрома этихъ складовъ рабочими, лишенными возможности найти на мѣстѣ какое-либо пропитанiе, помимо подрядческихъ запасовъ.

Средняя численность рабочихъ во время строительнаго сезона оставалась на уровнѣ 14—15.000 человѣкъ и по подсчету на 1 сентября 1910 года составъ рабочихъ выразился цифрою 14.600 человѣкъ, изъ которыхъ 9.100 были заняты на земляныхъ работахъ. Къ этому же времени вся выработка по землянымъ работамъ равнялась 354.990 куб. саж., изъ коихъ транспортныхъ насыпей 116.500 куб. саж., т. е. 33,4%. Такимъ образомъ, средняя выработка рабочей единицы за 65 дней фактическаго рабочаго сезона 1910 г. выразилась всего въ 39 куб. саж., если принимать во вниманiе транспортныя насыпи,

а безъ нихъ въ 25,9 куб. саж., что при переводѣ на поденную выработку дастъ соотвѣтственно—0,60 кв. саж., и 0,40 кв. саж., причемъ цифры эти были скорѣе выше, чѣмъ ниже дѣйствительныхъ, такъ какъ въ среднемъ работало болѣе чѣмъ 9.100 человѣкъ, принятыхъ при вышеуказанномъ исчисленіи. Столь ничтожная продуктивность труда рабочихъ представлялась явленіемъ, угрожавшимъ успѣшности постройки, такъ какъ кореннымъ образомъ нарушила всѣ расчеты, какъ времени, такъ и стоимости земляныхъ работъ, которыя впослѣдствіи и оказались въ среднемъ почти на 100% выше договорныхъ цѣнъ.

Серьезнымъ соблазномъ для рабочихъ являлись близлежащіе золотые пріиски. Роковая роль золотопромышленности въ деморализаціи рабочихъ хорошо извѣстна коренным жителямъ Сибири. Особая отрасль этой промышленности, такъ называемое «хищничество», то есть поиски новыхъ золотосодержащихъ площадей, съ цѣлью артельной ихъ разработки или продажи заявки капиталисту, обогативъ, можетъ быть, нѣсколько единичныхъ счастливцевъ, сдѣлала несчастными множество людей. Не избѣгли золотого соблазна и амурскіе рабочіе, тѣмъ болѣе, что съ развитіемъ работъ въ районѣ постройки стали обнаруживаться новыя золотоносныя площади, открытыя все тѣми же хищниками. Слухи о золотѣ, какъ констатируетъ отчетъ по постройкѣ западнаго участка амурской дороги, привлекли и привлекаютъ рабочихъ въ районъ послѣдней, но не для работы на ней, а, пробираясь на Амуръ, подъ видомъ законтрактованныхъ подрядчикомъ землекоповъ, многіе рабочіе—сибиряки уходятъ, при первомъ удобномъ случаѣ, въ хищники или старатели. Нерѣдко цѣлыя артели рабочихъ убѣгали въ тайгу на разработку найденнаго золота, унося съ собой инструменты подрядчиковъ и забравъ предварительно изъ ихъ кладовыхъ возможно большее количество отпускаемыхъ въ кредитъ, въ счетъ заработной платы, жизненныхъ припасовъ. Такъ, напримѣръ, найденное хищниками на

р. Ороченкѣ, притокѣ Урюма, золото отвлекло отъ подрядчиковъ до 400 рабочихъ.

Наконецъ, отрицательнымъ факторомъ въ положенiи рабочаго вопроса на Амурской желѣзной дорогѣ являлось, ужасающее по размѣрамъ, потребленiе рабочей армiей спирта и водки, понижавшихъ и физическiя силы, и нравственный обликъ оторваннаго отъ родины трудового люда.

Потребленiе спиртныхъ напитковъ, являющееся вообще одною изъ наиболѣе темныхъ сторонъ народной жизни всѣхъ странъ, принимаетъ особенно нежелательныя формы тамъ, гдѣ культурный и экономическiй уровень народа невысокъ, а обстановка тяжелаго труда вызываетъ въ человѣкѣ потребность въ нервныхъ возбудителяхъ. Въ этомъ смыслѣ районъ постройки амурской желѣзной дороги находился въ исключительно неблагопрiятныхъ условiяхъ, такъ какъ лежалъ въ совершенно дѣвственномъ, едва пробуждающемся къ жизни краѣ. Дикая тайга, только еще ожидающая приложенiя культурной энергiи человѣка, отличалась тяжелыми климатическими условiями, и пiонеры желѣзнодорожнаго строительства по необходимости должны были мириться съ минимумомъ элементарныхъ удобствъ, а о культурныхъ развлеченiяхъ имъ приходилось совершенно забыть. Рабочая же армiя, оторванная отъ родины, отъ привычной обстановки труда, не могла не ощущать извѣстнаго нравственнаго угнетенiя, которое, параллельно съ тяжелою физическою работою, являлось могучимъ предрасполагающимъ моментомъ къ поискамъ забвенiя и хотя бы призрачнаго подъема духа въ потребленiи алкоголя, — этого исконнаго предательскаго утѣшителя не однихъ только темныхъ русскихъ людей.

Присутствiе на работахъ арестантовъ-каторжанъ не оказало никакого влiянiя на пониженiе заработной платы. Вольнонаемные рабочiе отлично понимали, что кадры рабочихъ-арестантовъ не неизсякаемы и что организацiя арестантскаго труда представляетъ такъ много затрудне-

ній и вызываетъ такія непроизводительныя затраты и практическія неудобства, что уголовные рабочіе никогда не сдѣлаются конкурентами своихъ неопороченныхъ по суду собратьевъ.

Наконецъ, нельзя не считаться и съ самымъ характеромъ работъ. Амурскому рабочему приходилось имѣть дѣло съ грунтами, требующими для своей разработки отчаянныхъ усилій. Мерзлая глина, цементирующая огромные валуны, поддается работѣ едва ли не труднѣе скалы, а плывучіе грунты, приводили порой въ отчаяніе даже видавшихъ виды рабочихъ. Минуя Сциллу—камень, попадали въ Харибду—непролазное болото. Позднее оттаиваніе почвы и раннее ея замерзаніе вынуждали практиковать въ широкихъ размѣрахъ земляныя работы пожогами, что въ свою очередь вызывало и новый непредвидѣнный расходъ, такъ какъ на оттаиваніе 1 куба требовалось ½ куб. саж. дровъ. Такія, и имъ подобныя, работы требовали отъ рабочихъ особыхъ навыковъ, особой сноровки, которая дается только долговременной практикой, и, чтобы втянуться безъ особаго изнуренія въ столь тяжкія работы, необходимо было имѣть за плечами опытъ труда, хотя бы въ приблизительно тѣхъ же условіяхъ.

Но если разрѣшеніе рабочаго вопроса, въ концѣ концовъ, привело къ положительному результату, и работы вошли въ болѣе или менѣе нормальную колею, то другія неожиданности, затруднявшія работы и повысившія стоимость сооруженія, все время такъ и сопровождали послѣднее. Это тѣ почвенныя особенности, которыми богата на каждомъ шагу сибирская тайга.

Прежде всего пришлось считаться съ вѣчной мерзлотой.

Вѣчная мерзлота.

Мерзлота, служащая водоупорнымъ горизонтомъ для дождевыхъ водъ, скатывающихся съ пологихъ косогоровъ, препятствуетъ естественному дренажу почвы, задерживая воду до глубокой осени, отчего насыпь и балластный слой, иногда сильно глинистый, значительно

напитываются водой за лѣто, а зимою, при глубокомъ промерзанiи, расширяются и выпучиваются. Точно также для водоснабженiя, для откосовъ, выемокъ, построекъ и для самого пути линiи вѣчная мерзлота точно также является крайне вреднымъ факторомъ. Примѣромъ можетъ служить такъ называемая «Грязная выемка» на 895 верстѣ Забайкальской дороги—выемка эта, обложенная глинисто-щебенистымъ мерзлымъ грунтомъ, при высотѣ отъ 3 до 5 саженей, ежегодно, при оттаиванiя верхней корки мерзлоты, даетъ оплывины на линiю, бороться съ которыми почти невозможно, такъ какъ для этого пришлось бы примѣнить сложную систему многоярусныхъ дренажей. Самое основанiе этой выемки плыло и выпучивалось во время ливней, превращаясь иногда въ сплошную трясину, въ которую погружались паровозы вмѣстѣ со шпалами.

Въ тѣсной связи съ мерзлотой находится образованiе наледей, которыя выпучиваютъ фундаменты зданiй и полотна. Сущность явленiя пученiя заключается въ томъ, что въ концѣ зимы, начиная со времени большихъ морозовъ, подъ влiянiемъ напора замерзающей воды, почва вздувается бугромъ, въ видѣ плоскаго каравая, вытянутаго по дiаметру до 20—30 саж. и высотою отъ 1 до 1,5 и болѣе саженей. **Наледи.**

Наледи встрѣчаются на линiи постоянно, и даже лѣтомъ можно наблюдать сохранившiеся бугры со льдомъ внутри и съ наклоненными въ разныя стороны деревьями. Если такой бугоръ встрѣчается подъ линiей, то полотно выпучивается, вмѣстѣ съ прилегающей мѣстностью, и тогда приходится подбивать шпалы, такъ или иначе измѣнять путь, или отодвигать его въ сторону. Такiя же деформацiи наблюдаются въ изгибѣ жилыхъ зданiй, въ выпучиванiи фундамента, свай деревянныхъ мостовъ и проч.

Эти почвенныя особенности сибирской тайги—вѣчная мерзлота, отъ которой отскакивала кирка, не отка-

лывая куски, а дробя почву въ мелкій прессованный песокъ (дресва), поднятіе грунтовыхъ водъ, лишавшихъ во многихъ случаяхъ возможности строить жилыя помѣщенія, ибо вода поднимаясь снизу, наполняла ихъ и поднимала даже крыши, требовали прямо-таки нечеловѣческихъ усилій и многіе рабочіе, не смотря на свое удивительное терпѣніе, не выносили этихъ трудностей земляныхъ работъ и партіями уходили. Подрядчики, съ одной стороны, отягченные заботами о подысканіи рабочихъ, съ другой—подъ давленіемъ ничтожной продуктивности самыхъ работъ, вынуждены были отказываться отъ контрактовъ и совершенно раззорялись. Строители, брошенные гражданскимъ долгомъ въ непроходимыя сибирскія дебри, столкнувшіеся съ ужасами таежной жизни, лишенные, сами и ихъ семьи, пожелавшія раздѣлить тяжелую миссію близкихъ людей, самыхъ элементарныхъ культурныхъ потребностей, гибли въ борьбѣ съ тайгой. Такъ, около 75% состава партіи инженера Подруцкаго подверглись различнымъ заболѣваніямъ, причемъ умерло: двое инженеровъ, одинъ техникъ и получили увѣчье двое инженеровъ.

Но все это, чѣмъ встрѣтила тайга піонеровъ культуры, побѣждено и великое національное дѣло наканунѣ полнаго осуществленія. Съ октября западно-сибирскій отрѣзокъ амурской линіи перешелъ въ эксплоатацію, а средній поступитъ въ іюлѣ 1914 г., такъ что сквозной рельсовый путь будетъ готовъ на 8 мѣсяцевъ раньше предположеннаго срока. Успѣшности постройки средняго участка способствовала система обходныхъ путей возлѣ трубъ и мостовъ, благодаря которой получалась возможность перевезти болѣе 5 милліоновъ пудовъ строительныхъ грузовъ, а слѣдовательно и отказаться отъ дорогой и медленной гужевой доставки. Остаются недостроенными нѣкоторые малые мосты, но фермы для нихъ, заказанныя на Чусовскомъ заводѣ, прибываютъ въ февралѣ 1914 г., а устои для мостовъ заканчиваются въ этомъ году.



Рис. 3. Укрѣпленіе грязной выемки версты 35-й.



Рис. 4. Начало лѣсныхъ пожаровъ. Лѣсной пожаръ вблизи станціи «Сбѣга». Верста 37-я.



Рис. 5. Разработка выемки версты 58-й. Пикетъ № 37-38.



Будетъ готовъ къ январю 1914 г. и большой мостъ черезъ р. Зею.

Невольно является вопросъ: во имя какихъ цѣлей принесено страной столько тяжелыхъ жертвъ, затрачены колоссальныя суммы, а равно невольно возникаетъ мысль: окупятся ли всѣ эти нечеловѣческія усилія, всѣ эти жертвы?

Въ данномъ случаѣ, конечно, может быть приняты во вниманіе двѣ точки зрѣнія на цѣлесообразность сооруженія—экономическая и стратегическая.

Чтобы выяснить первую, т. е. экономическую точку зрѣнія, необходимо остановиться на тѣхъ возможныхъ рессурсахъ, которые заложены въ районахъ, обслуживаемыхъ амурской желѣзной дорогой.

Колонизація желѣзнодорожной полосы.

Первый и самый главный рессурсъ—это возможное оживленіе дикаго края путемъ колонизаціи. По даннымъ Амурской экспедиціи 1910 года, сельскохозяйственная емкость полосы амурскаго рельсового пути опредѣляется въ 900.000 десятинъ, на которыхъ можетъ быть водворено около 100.000 душъ обоего пола, а съ добавленіемъ къ этому фонду незанятыхъ земельныхъ долей (23.000) въ ближайшихъ къ желѣзной дорогѣ переселенческихъ участкахъ Амурской области — приблизительно 150.000 душъ обоего пола, при значительныхъ же затратахъ средствъ на меліораціонныя работы (осушеніе и расчистка) число засельщиковъ — сельскихъ хозяевъ можетъ быть доведено въ районѣ до 200.000 душъ обоего пола. Если даже считаться съ общеизвѣстнымъ явленіемъ естественнаго улучшенія таежныхъ земель, подъ вліяніемъ культуры сосѣднихъ мѣстностей, проведенія дорогъ, отаптыванія заболоченныхъ пространствъ скотомъ и т. п., и если за этимъ естественнымъ процессомъ признать возможность даже удвоенія исчисленнаго земельнаго фонда, то и въ такомъ случаѣ въ основу колонизаціи района

Амурской желѣзной дороги нельзя положить земледѣльческое переселеніе. Вселеніе сюда, притомъ еще гадательное, даже 400.000 землепашцевъ, по его политическому и экономическому значенію, ничтожно въ сравненіи съ общею площадью района и въ особенности съ колонизаціонной будущностью смежной съ Приамурьемъ Маньчжуріи, сельскохозяйственная емкость которой опредѣляется даже для ближайшаго времени въ нѣсколько милліоновъ душевыхъ надѣловъ. Трудность колонизаціи усиливается еще тѣми, почти неустранимыми препятствіями, съ которыми приходится считаться при отводѣ земель подъ переселеніе въ казачьихъ районахъ, а также трудностью для обычнаго контингента русскихъ переселенцевъ использовать угодья, годныя исключительно для лугового хозяйства, требующаго значительныхъ денежныхъ затратъ.

Несомнѣнно, проведеніе Амурской желѣзной дороги, въ связи съ рядомъ вспомогательныхъ предпріятій, должно усилить вообще тяготѣніе русскаго люда къ нашимъ дальневосточнымъ областямъ. Въ настоящее же время условія колонизаціи и вообще жизни въ полосѣ Амурской дороги крайне тяжелыя, подчасъ невозможныя.

Суровая природа, съ которой надо бороться, не покладая рукъ, и которая преподноситъ такія неожиданности, какъ ранніе морозы, губящіе посѣвы, пьяный хлѣбъ,[1]) разрушающій организмъ, находитъ себѣ союзника въ неопредѣленности положенія переселенцевъ. Такъ, останавливаясь въ нѣкоторыхъ переселенческихъ поселкахъ, я всюду слышалъ сѣтованія на то, что въ пользованіе земля отводится имъ при станціяхъ на арендныхъ началахъ, по $^1/_2$ коп. кв. саж. на 12 лѣтъ; подъ зерновую же культуру безвозмездно. Переселенцевъ пугаетъ не плата,

---

[1]) Проростаніе хлѣбныхъ злаковъ грибками, которые придаютъ колосу или зерну розоватый цвѣтъ до темнокраснаго иногда съ черными точками. При употребленіи въ пищу хлѣба изъ такого зерна, появляется головная боль, головокруженіе, рвота, поносъ и общее разслабленіе тѣла. (Труды Амурской Экспедиціи).

а опасеніе, что черезъ 12 лѣтъ аренда можетъ прекратиться или остаться на иныхъ, болѣе тяжелыхъ, условіяхъ, а слѣдовательно возведеніе дорогихъ построекъ связано съ извѣстнымъ рискомъ. Вотъ почему въ такихъ поселкахъ нельзя встрѣтить солидныхъ построекъ, а все носитъ характеръ временный, бивуачный. Послѣднему обстоятельству способствуетъ и то, что хлѣбъ зачастую совершенно вымерзаетъ и переселенцы, конечно, считаютъ свое пребываніе въ такихъ мѣстахъ временнымъ. Тоже самое приходится сказать и о пользованіи лѣсомъ, отведеннымъ переселенцамъ—пользованіе оплачивается, причемъ раньше платили казнѣ по 80 коп. за куб. саж., а теперь—3 руб. 31 коп.

Послѣдній фактъ любопытенъ тѣмъ, что онъ подчеркиваетъ разность взглядовъ двухъ вѣдомствъ одного и того же министерства на дѣло колонизаціи. Въ то время, какъ переселенческое управленіе стремится къ расширенію всяческихъ льготъ для таежныхъ переселенцевъ, чтобы закрѣпить колонизацію въ этихъ дикихъ мѣстахъ, лѣсное вѣдомство, преслѣдуя чисто коммерческую сторону, облагаетъ тѣхъ же переселенцевъ непосильнымъ налогомъ на предметъ первой необходимости. Выходитъ, что шуйца не знаетъ, что дѣлаетъ десница.

Скотоводство, на которое собственно и можетъ разсчитывать амурскій переселенецъ, точно также мало имѣетъ пока серьезныхъ шансовъ къ развитію, во-первыхъ, изъ-за дороговизны кормовъ: въ періодъ 1909—1911 гг., пудъ сѣна доходилъ до 3 руб. 50 коп., овесъ до 3 руб.; а во-вторыхъ, изъ-за эпизоотій, которыя являются для мѣстнаго животноводства истиннымъ бичемъ. Появляясь періодически, почти ежегодно, повальныя болѣзни, особенно сибирская язва, производятъ колоссальныя опустошенія.

Во всякомъ случаѣ, разсчитывать на продукты животноводства, какъ на грузъ, дорога не можетъ, по крайней мѣрѣ въ близкомъ будущемъ.

Лѣсное дѣло.

Амурскій рельсовый путь прошелъ, какъ я уже сказалъ, по неприглядной тайгѣ, прерываемой сопками и скалами. Неприглядность эта сказывается не только въ вѣчной мерзлотѣ и болотахъ, со скуднымъ пластомъ «амурскаго чернозема», почему разсчитывать на земледѣліе нѣтъ никакихъ серьезныхъ основаніи, но и въ бѣдности надземныхъ богатствъ. Лѣса въ большинствѣ случаевъ представляютъ собой рѣдкія, непригодныя для построекъ и подѣлокъ дачи. Сосна и ель отодвинулись на сѣверо-западъ отъ рельсовой линіи, лиственница же сосредоточилась въ сѣверо-восточной части Приморской области. Въ полосѣ же дороги древесная растительность отличается пестротой, въ смыслѣ возраста деревьевъ, что объясняется разнообразіемъ рельефа мѣстности, а также и повторяющимися изъ года въ годъ лѣсными пожарами.

Передъ моими глазами на всемъ протяженіи пути развертывались, гдѣ возможна далекая перспектива, тщедушныя рѣдкія лѣсныя дачи, оригинальныя тѣмъ, что большая часть деревьевъ не имѣла трети, а то и половины ствола— бури и пожары производятъ колоссальныя опустошенія. На топкихъ мѣстахъ, вѣковыя по времени (до 150 лѣтъ), деревья производятъ по росту впечатлѣніе карликовыхъ породъ. Мало того, по топографическимъ условіямъ мѣстности, обслуживаемой амурской дорогой, а именно, вслѣдствіе полнаго бездорожья и неприспособленности сплавныхъ путей, а равно и по отсутствію рабочихъ рукъ, эксплоатація и тѣхъ немногихъ лѣсныхъ дачъ, которыя встрѣчаются въ полосѣ дороги, не можетъ пока имѣть мѣста, по крайней мѣрѣ въ широкомъ масштабѣ.

Охотничьи промыслы.

Частые сплошные пожары привели въ полный упадокъ и лѣсные промыслы. Добыча пушного звѣря, особенно цѣнннаго, годъ отъ года становится ничтожной, и звѣропромышленники постепенно откочевываютъ въ Буреинскій районъ, на Хинганъ и въ горы верхняго теченія р. Амура. Лѣсная дичь также исчезаетъ. Въ

общемъ средній выходъ пушнины и дичи опредѣляется въ предѣлахъ всей Амурской области въ 300.000 руб. Добыча, конечно, ничтожная, а теперь, съ ограниченіемъ соболинаго промысла, этотъ годовой заработокъ амурцевъ упадетъ еще ниже.

Мари.

Горные кряжи и лѣсныя дачи часто смѣняются равнинами—болотами (мари), съ болѣе или менѣе густымъ травянымъ покровомъ. Однако, при ближайшемъ разсмотрѣніи, трава представляется грубой и даетъ жесткое малопитательное сѣно. Съ выжженныхъ или осушенныхъ сѣнокосовъ трава получается значительно лучшаго качества. Слѣдовательно, при осушеніи болотистыхъ мѣстъ, возможно разсчитывать на полученіе хорошихъ выпасовъ и сѣнокосовъ, а отсюда и на развитіе скотоводства. Но послѣднее возможно въ отдаленномъ будущемъ, ибо созданіе условій для успѣшнаго разведенія скота потребуетъ колоссальныхъ затратъ на грандіозныя гидротехническія сооруженія, что въ свою очередь связано съ долгими годами.

Къ сожалѣнію и въ данномъ случаѣ неблагопріятно отражаетcя разъединенность вѣдомственныхъ интересовъ. Такъ, орочены-оленеводы, проявляющіе всѣ признаки къ осѣдлой, болѣе культурной жизни и поощряемые къ этому мѣстной администраціей, не встрѣчаютъ соотвѣтственнаго поощренія со стороны лѣсного вѣдомства, ревниво оберегающаго тайгу отъ ея культурной раздѣлки. Имѣются факты, гдѣ у ороченъ, конфисковались олени за пользованіе сѣномъ съ таежныхъ, раздѣланныхъ тяжелымъ трудомъ самихъ ороченъ участковъ, и включенныхъ вѣдомствомъ въ оброчныя статьи.

Золотопромышленность.

Скудна прирельсовая полоса и нѣдровыми богатствами. Единственно на что можно разсчитывать—это на добычу золота, но такъ, какъ сейчасъ ведется этотъ промыселъ, нельзя даже и говорить о сколько нибудь значительной эксплоатаціи золотыхъ залежей. Общая по всему Приамурью, добыча золота опредѣляется всего въ

1.100—1.200 пудовъ въ годъ, причемъ 75% показанной добычи падаетъ на долю дальней тайги по рѣкамъ Серемджѣ, Буреѣ, Зеѣ и Амгуни. Въ тяготѣющей же къ желѣзной дорогѣ полосѣ возможно надѣяться на разработку пріисковъ въ районахъ Джалиндинско-Урканскомъ и Сутаро-Хинганскомъ, да и то при сооруженіи подъѣздныхъ путей. Только съ послѣдними явится возможность перейти отъ мускульнаго труда къ механическимъ способамъ добычи золота, а это обстоятельство вызоветъ въ свою очередь возможность замѣны желтаго труда трудомъ русскихъ рабочихъ.

Рабочій вопросъ для золотопромышленности края самый жгучій, самый острый, и отъ того или иного разрѣшенія его зависитъ, какъ дальнѣйшее существованіе и развитіе самаго промысла, такъ и благосостояніе всего края.

До 1908 года рабочихъ рукъ въ тайгѣ было вполнѣ достаточно, при чемъ русскіе и корейцы являлись сильнымъ противовѣсомъ китайскимъ рабочимъ, въ отношеніяхъ которыхъ къ русскому населенію и къ Амуру вообще сквозитъ какое то недоброжелательство, злоба и вмѣстѣ съ тѣмъ ихъ соорганизованность не можетъ не угрожать спокойному теченію дѣлъ на пріискахъ. Лойяльность же корейцевъ и ихъ большая постоянность доказаны цѣлымъ рядомъ фактовъ, теперь ставшихъ историческими. Какъ рабочіе, корейцы, обладая большою выносливостью и работоспособностью въ пріисковомъ дѣлѣ, прямо-таки иногда незамѣнимы и въ особенности на зимнихъ рабстахъ, безъ которыхъ не могутъ обойтись нѣкоторые пріиски. Тяжелый трудъ зимнихъ работъ не улыбается русскимъ рабочимъ, даже крупный заработокъ и тотъ не удовлетворяетъ ихъ. Только корейцы идутъ на этотъ трудъ, и по вскрытію глубокихъ торфовъ, по выработкѣ гнѣздового золота, въ работахъ на мокрыхъ, водянистыхъ мѣстахъ, не имѣютъ себѣ соперниковъ на пріискахъ Приамурья. Принятыя правительствомъ мѣро-

пріятія наложили въ 1908 году руку на корейскій трудъ и тѣмъ самымъ нанесли золотопромышленности тяжелый ударъ, отнявъ у нея однихъ изъ надежныхъ работниковъ и поставивъ ее въ исключительную зависимость отъ рабочихъ китайцевъ, такъ какъ русскіе съ начала же работъ на линіи Амурской дороги вовсе покинули тайгу. За однимъ ударомъ послѣдовалъ другой. Для администраціи никогда не было секретомъ, что китайцы, приходя въ Амурскую область, имѣли національные паспорта безъ визы у консула и годами проживали по нимъ въ тайгѣ: всѣ усилія администраціи были направлены лишь къ тому, чтобы китайцы платили положенные за русскіе билеты сборы. Осенью 1911 года появилось распоряженіе — снабдить къ опредѣленному сроку рабочихъ китайцевъ національными визированными паспортами, безъ которыхъ они не будутъ допускаться къ работамъ на пріискахъ и будутъ подлежать высылкѣ изъ тайги. Распоряженіе это застигло врасплохъ рабочихъ китайцевъ, находившихся въ въ 20 — 25 дняхъ бездорожнаго пути, гдѣ массовое движеніе немыслимо. Требованіе это при своей новизнѣ и неподготовленности къ нему золотопромышленниковъ, представилось трудно выполнимымъ, какъ вслѣдствіе отдаленности отъ центральныхъ пограничныхъ мѣстностей, такъ и вслѣдствіе отсутствія удобныхъ путей сообщенія, а равнымъ образомъ и вслѣдствіе создавшагося крайне тревожнаго настроенія среди китайскихъ рабочихъ массъ. Эти послѣднія, понимая принятую мѣру, какъ первый шагъ къ совершенному удаленію китайцевъ изъ тайги, постепенно стали покидать пріиски, и въ срединѣ компаніи 1912 года наличность ихъ въ районѣ пріисковъ была уже ничтожной. Понятно, что, съ массовымъ уходомъ китайцевъ изъ тайги, дальнѣйшая дѣятельность пріисковъ стала въ полную зависимость отъ оставшихся рабочихъ. Послѣдніе, учитывая это обстоятельство, до крайнихъ размѣровъ увеличили свои требованія къ работодателямъ и, при усиленной нуждѣ

въ рабочихъ рукахъ во всѣхъ предпріятіяхъ, бродили, въ зависимости отъ платы, съ одного пріиска на другой.

Естественно, что добыча золота на пріискахъ, напр. въ районѣ дѣйствій Благовѣщенскаго отдѣленія государственнаго банка, понизилась до половины смѣтныхъ предположеній на лѣтнюю кампанію 1912 года. Другимъ послѣдствіемъ массоваго ухода китайцевъ рабочихъ съ пріисковъ было то, что заготовленные золотопромышленниками въ большихъ, чѣмъ обыкновенно, размѣрахъ товары и припасы на пріискахъ не были использованы въ теченіе компаніи и остатки этихъ заготовокъ къ началу минувшей зимы у нѣкоторыхъ предпріятій достигли двухъ третей всей заготовки, тогда какъ прежде не превышали одной шестой ея. Послѣднее обстоятельство поставило золотопромышленниковъ въ невозможность ни произвести сполна расчетовъ съ рабочими, ни оплатить своихъ обязательствъ, имѣющихъ основаніемъ торговыя сдѣлки именно по заготовкѣ указанныхъ продуктовъ. Всѣ эти обстоятельства не могли не отразиться потрясающимъ образомъ на золотопромышленности, подготовивъ почву для затрудненій въ цѣломъ рядѣ кампаній и создавая въ наличности острый экономическій кризисъ, какъ для золотого промысла, такъ и для тѣсно связанныхъ съ нимъ предпріятій.

Въ общемъ ударъ, нанесенный золотопромышленности, настолько силенъ, что вести дѣло въ прежнихъ масштабахъ не представляется возможнымъ, тѣмъ болѣе что пришедшіе въ тайгу китайцы, испытавъ на пути всевозможныя затрудненія, спѣшатъ вознаградить себя за свой страхъ и рискъ, т. е. обращаются въ хищниковъ. Въ результатѣ, общее смятеніе, неувѣренность въ завтрашнемъ днѣ предпріятій, необезпеченность пріисковъ рабочими силами, затрудненія въ необходимыхъ оборотныхъ средствахъ, и золотопромышленность, сыгравшая громадную роль въ дѣлѣ колонизаціи развитія края, имѣющая

большое государственное значеніе, представляется надорванной.

На присутствіе другихъ полезныхъ ископаемыхъ въ полосѣ амурской дороги серьезныхъ указаній пока нѣтъ. По нѣкоторымъ признакамъ, да и то довольно слабымъ, можно догадываться о залежахъ бураго угля, о свинцовыхъ мѣсторожденіяхъ. Но все это пока гадательно и насколько можетъ отразиться на коммерческой сторонѣ амурскаго рельсового пути—сказать и трудно, и преждевременно.

Такимъ образомъ, данная краткая характеристика производительныхъ силъ желѣзнодорожной полосы Приамурья не даетъ никакихъ серьезныхъ авансовъ къ тому, чтобы отнести новый рельсовый путь къ категоріи «экономическихъ», по крайней мѣрѣ въ первые годы эксплоатации. При той сложной и даже великой работѣ, которая могла бы быть произведена въ краѣ, а именно, при правильной организаціи колонизаціоннаго дѣла, въ смыслѣ подготовки переселенца къ производству продуктовъ, выдерживающихъ и ранніе морозы, и вѣчную мерзлоту, и климатическія особенности, при наличіи гидротехническихъ сооруженій, съ цѣлью превращенія безплодныхъ болотъ и марей въ сѣнокосы и выпасы, при сооруженіи подъѣздныхъ путей, при упорядоченіи рѣчного сплава— при осуществленіи всѣхъ этихъ мѣропріятій, конечно, возможно разсчитывать на промышленное и торговое оживленіе полосы амурской дороги, а отсюда и на нѣкоторое обезпеченіе ея грузами. Но, повторяю, все это потребуетъ колоссальныхъ затратъ и долгихъ лѣтъ титаническаго труда.

Словомъ, дѣло отдаленнаго будущаго.

Стратегическое значеніе дороги.

Сейчасъ же амурская дорога, носитъ почти исключительно характеръ стратегическаго сооруженія. И въ этомъ отношеніи она имѣетъ огромное государственное значеніе. Допуская даже возможность сохраненія за Россіей маньчжурской линіи, что весьма и весьма сомни-

тельно при современной нашей политикѣ на Дальнемъ Востокѣ, амурская дорога все-же явится наиболѣе прочной цѣпью, связывающей Имперію съ ея обширнѣйшею колоніей. И нисколько не будетъ преувеличеніемъ, если я скажу, что только съ амурскимъ рельсовымъ путемъ мы можемъ спокойнѣе говорить о японскихъ вождѣленіяхъ насчетъ Тихоокеанскаго побережья, о китайскомъ натискѣ на амурскую территорію, рѣзко проявившимся въ послѣдній періодъ въ видѣ усиленной колонизаціи праваго берега рѣки Амура. Во-первыхъ, военная база во Владивостокѣ можетъ считаться вполнѣ обезпеченной, и наша Имперія въ короткій срокъ можетъ выбросить на дальневосточную окраину могучую армію. Во-вторыхъ, амурская дорога явится полной гарантіей мирнаго экономическаго развитія обширнаго края. Если до дороги нельзя было и думать о правильномъ землеустройствѣ новоселовъ, вслѣдствіе постоянныхъ набѣговъ хунхузовъ, ободряемыхъ отсутствіемъ войскъ въ русскихъ пограничныхъ районахъ, то теперь, когда явилась возможность болѣе прочной охраны нашей границы, созданіе мирной крестьянской жизни, съ ея разнообразными промыслами, нарожденіе добывающей и обрабатывающей промышленности вполнѣ возможно, а слѣдовательно возможенъ и естественный оплотъ противъ иноземнаго натиска.

Вотъ этими двумя великими задачами амурская дорога вполнѣ окупаетъ и всѣ тѣ затраты казны, и тѣ нечеловѣческія усилія, которыя потребовались на ея сооруженіе. Вполнѣ оправдываются и тѣ сверхсмѣтные десятки милліоновъ рублей (30 мил. руб. на западный участокъ и 15 мил. руб. на средній), которые придется уплатить, тѣмъ болѣе, что главная доля этихъ затратъ осталась въ странѣ, въ видѣ платы русскимъ рабочимъ и русскимъ заводамъ.

Единственное уязвимое мѣсто, съ точки зрѣнія стратегическаго обслуживанія, у амурской дороги — это ненадежность забайкальскаго передаточнаго пути. Послѣдній,

хотя и усиливается въ своей работоспособности вторымъ путемъ, но сама мѣстность, по которой проходитъ дорога, остается въ сущности неподчиненной техникѣ и время отъ времени даритъ весьма непріятными сюрпризами. Нигдѣ такъ не одолѣваютъ оползни, плывуны, какъ на забайкальскомъ пути, нигдѣ нѣтъ столько удобныхъ моментовъ для вражескихъ выпадовъ, съ цѣлью лишить путь всякой провозоспособности, какъ здѣсь. Такъ, напримѣръ, на пробѣгѣ 254—267 верстъ сорока-саженный откосъ состоитъ сплошь изъ глины, пропитанной водой и стѣна во всю толщу ползетъ, заваливая путь, прекращая движеніе; проектируются напорныя трубы-дренажи. На перегонѣ Слюдянка-Мысовая отмѣчено значительное количество выпучиваній, которыя, какъ я уже говорилъ выше, требуютъ неустанной борьбы. Особенно много оползней на кругобайкальскомъ отрѣзкѣ, гдѣ ежедневно проваливается лѣтомъ до 5—10 саженей пути. Словомъ, Забайкальская дорога, можно сказать, не вышла изъ стадіи постройки—настолько значительны и непрестанны на ней ремонтныя работы. Теперь можно себѣ представить весь рискъ выполненія стратегической задачи, на случай военныхъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ. Каждый такой оползень, каждая закупорка одного изъ многочисленныхъ тоннелей можетъ образовать пробку и остановить движеніе. А каждый день промедленія, какъ показалъ горькій опытъ войны съ Японіей, лишній минусъ для успѣха.

Поэтому первоначальный проектъ направленія амурской дороги на сѣверъ отъ нынѣшней магистрали имѣетъ свой raison d'être. Не надо забывать и скептически относиться къ указаніямъ на необходимость вспомогательной вѣтви отъ Иркутска въ обходъ Байкала и на соединеніе съ амурской дорогой. Только въ такомъ случаѣ можно обезпечить себя отъ нежелательныхъ вышеуказанныхъ неожиданностей.

II.

Владивостокскій портъ и Приамурская промышленность.

Насколько я укрѣпился, по мѣрѣ приближенія къ океану, въ мысли, что новый, амурскій рельсовый путь не явится, по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ, такой же могучей торговой артеріей, какъ великая сибирская магистраль, настолько еще больше убѣждался въ ея огромномъ значеніи, какъ защитной базы, для тихоокеанскаго побережья съ его колоссальнымъ пріемникомъ Владивостокомъ. Сюда потоками начинаютъ вливаться всѣ тѣ колоссальныя богатства, которыя таятся въ глубинѣ дѣвственныхъ лѣсовъ Приморскаго края и въ водахъ Тихаго океана, а равно и продукты все болѣе и болѣе расширяющагося земледѣлія. Въ него же стекаются товары для нуждъ огромной дальневосточной окраины со всѣхъ странъ міра.

Обороты порта.

Чтобы судить о развитіи владивостокскаго порта, приведу оффиціальныя данныя о его грузооборотѣ за послѣднее пятилѣтіе:

Въ тысячахъ пудовъ.

	Ввозъ.	Вывозъ.	Всего.
1908	18.000	6.800	24.000
1909	23.000	18.600	41.600
1910	30.000	23.500	53.500
1911	35.800	35.000	70.800
1912	50.000	27.500	77.500

Но если принять во вниманіе, во-первыхъ, самое положеніе Владивостока, являющагося соединительнымъ звеномъ двухъ океановъ, Атлантическаго и Тихаго, благопріятную мѣстную обстановку, съ точки зрѣнія порта, а во-вторыхъ, мощь производительныхъ силъ Дальняго Востока, пока еще остающихся въ стадіи возможностей, то приведенный оборотъ порта представляется крайне незначительнымъ.

Торговое значенiе порта.

Въ самомъ дѣлѣ, если мы обратимся къ характеру торговой дѣятельности Владивостокскаго порта, то мы увидимъ, насколько она разностороння, а главное широко обнимаетъ тѣ главныя отрасли портовой торговли, которыя опредѣляютъ степень значенiя порта, ставятъ его на извѣстную высоту.

Владивостокскiй портъ—портъ универсальный. Онъ обслуживаетъ и мѣстныя потребности, ставшiя значительными съ углубленiемъ колонизацiонной емкости и съ развитiемъ торгово-промышленной жизни на Дальнемъ Востокѣ, транзитную торговлю Маньчжурiи съ Россiей, пропуская черезъ себя мануфактуру, табакъ, сахаръ, галантерейные и бумажные товары, стеклянныя издѣлiя, соль, желѣзо, муку; и экспортную торговлю, выбрасывая на судахъ флаговъ всѣхъ странъ миллiоны пудовъ бобовъ, жмыховъ, пшеницы, гречихи, отрубей и конопляннаго сѣмени: и, наконецъ, обслуживаетъ мелкiй каботажъ, который съ каждымъ годомъ, по мѣрѣ торговаго оживленiя прибрежной полосы, растетъ, что видно хотя бы изъ того, что въ 1911 году грузооборотъ каботажнаго флота исчислялся въ 12 миллiоновъ пудовъ, а въ 1912 году – въ 20 мил. пудовъ.

Наконецъ, если принять во вниманiе счастливое сочетанiе самыхъ благопрiятныхъ географическихъ и физическихъ условiй, которые выпали на долю Владивостокскаго порта, то еще рѣзче подчеркивается слабо развитая дѣятельность его. Золотой Рогъ, закрытый отъ всѣхъ вѣтровъ, представляетъ прекрасную якорную стоянку и считается въ этомъ отношенiи первоклассной бухтой, тѣмъ болѣе, что водная площадь рейда до 2 верстъ.

Несмотря на все это, Владивостокскiй портъ дѣлаетъ сравнительно небольшой грузооборотъ, не въ состоянiи сейчасъ соперничать даже съ такимъ портомъ, какъ Тайренъ (Дальнiй), далеко уступающимъ Владивостокскому по естественнымъ удобствамъ, но развивающимъ свою дѣятельность гигантскими шагами. Мѣшаетъ этому рядъ серьез-

ныхъ препятствій, созданнныхъ обычнымъ у насъ въ въ послѣднее время инертнымъ отношеніемъ къ нуждамъ торговли, а равно той необъединенности интересовъ, которая наблюдается въ нашихъ вѣдомствахъ, хотя и объединенныхъ формально единымъ Кабинетомъ.

Распредѣленіе коммерческой гавани.

Въ порту имѣются: Коммерческая набережная, длиною 220 саж., два участка набережной Добровольнаго Флота 23 саж. каждый и два участка набережной Китайско-Восточной желѣзной дороги, на Эгершельдѣ длиною по 50 саж. каждый, а всего 366 погонныхъ саженъ набережныхъ съ глубиною заложенія въ 27 футовъ ниже ординара. Кромѣ указанныхъ набережныхъ въ порту имѣются на Эгершельдѣ шесть плавучихъ пристаней Китайской-Восточной желѣзной дороги, каждая изъ двухъ желѣзныхъ или деревянныхъ понтоновъ, соединенныхъ мостиками съ берегомъ. Ничтожныя сами по себѣ площади, отведенныя для коммерческихъ нуждъ порта, затрудняютъ дѣятельность послѣдняго еще и своей загрязненостью. Сѣверо-восточная часть бухты занята подъ военныя суда и адмиральскій садъ. Затѣмъ, по направленію къ юго-западу, идутъ участки: городской, таможенный и коммерческій, Добровольнаго флота, снова коммерческая набережная, затѣмъ Китайской жел. дороги, (бобовая пристань), военнаго вѣдомства и снова Китайской дороги для чайныхъ грузовъ; на противоположномъ берегу бухты проектируется лѣсная пристань.

Можно себѣ представить, какая сутолока, отнимающая массу времени и денегъ, происходитъ въ порту. Многія суда недѣлями ждутъ очереди для разгрузки и погрузки. Многимъ изъ нихъ приходится по нѣсколько разъ пришвартовываться и отшвартовываться отъ одной и той же пристани, потому что бобы нельзя грузить тамъ же, гдѣ чай, а чай—гдѣ лѣсъ и т. д. Участки отдѣльныхъ пристаней до того малы, что нельзя поставить достаточнаго количества причаловъ. Такъ, у Китайской Восточной дороги имѣется 8 причаловъ для судовъ,

но зимою, когда уголъ, образуемый этими пристанями, заполняется льдомъ, только два парохода могутъ пришвартовываться къ каменнымъ набережнымъ, погрузка же и выгрузка остальныхъ происходитъ со льда, такъ какъ суда не могутъ пришвартовываться къ плавучимъ пристанямъ.

Глубоководная 27-ми футовая набережная Добровольнаго Флота, состоитъ изъ двухъ участковъ длиною по 23 саж., отстоящихъ на 16 саж. другъ отъ друга. Разрывъ этотъ образуетъ мелкій бассейнъ (7 футовъ), который уменьшаетъ какъ площадь территоріи Добровольнаго Флота, такъ и фронтъ выгрузки пароходовъ.

Пятьдесятъ пять саж. береговой линіи, примыкающихъ далѣе и къ сѣверу Таможенной набережной, снабжены плавучей пристанью (три понтона со сходнями) и предназначены для швартовки экспрессныхъ пароходовъ. Зимою швартовка къ понтонамъ, благодаря льду, затруднительна. Кромѣ того, при одновременномъ приходѣ и отходѣ пароходовъ Шанхайской и Цуругской линій теряется время, такъ какъ одинъ пароходъ швартуется къ понтонамъ а другой къ борту перваго.

На сѣверномъ берегу, къ востоку отъ Таможенной набережной, имѣются двѣ свайныя (на желѣзныхъ сваяхъ пристани, покрытыя досчатымъ настиломъ и каждая длиной по 22 саж., шириной по $4^1/_2$ саж.) выдвинутыя до 23 футовой глубины. Изъ двухъ свайныхъ желѣзныхъ пристаней, длиною по 22 саж., принадлежащихъ городу—одна снабжена рельсовымъ путемъ для вагонетокъ и вѣсовой платформой.

Этого краткаго описанія распредѣленія береговой портовой полосы между различными заинтересованными учрежденіями и организаціями вполнѣ достаточно, чтобы судить, какая неразбериха получается въ пользованіи бухтой и берегомъ, а отсюда и представить себѣ, какія ненужныя тренія выпадаютъ на долю портовой торговли.

Военная стоянка съ прекраснымъ адмиральскимъ садомъ, занимая лучшую и большую часть бухты, застав-

ляетъ коммерческую дѣятельность тѣсниться на нѣсколькихъ чрезполосныхъ отрѣзкахъ берега, чтобы попасть на которые съ одного на другой требуется лишняя трата времени и денегъ. Между тѣмъ, по заявленію самихъ же моряковъ, лежащій передъ входомъ въ океанъ Русскій Островъ обладаетъ удобной для стоянки миноносцевъ и крейсеровъ бухтой «Новикъ». Золотой Рогъ представляетъ прекрасную защиту отъ всѣхъ вѣтровъ, но не недоступенъ, какъ показала послѣдняя война, для вражескихъ снарядовъ. Русскій Островъ и въ этомъ отношеніи вполнѣ обезпеченъ. Наконецъ, на случай возникновенія войны, Золотой Рогъ весь къ услугамъ боевого флота, но только съ болѣе оборудованными доками, кранами и другими техническими приспособленіями, которыхъ сейчасъ нѣтъ. Единственно, чѣмъ приходилось бы поступиться—это адмиральскимъ садомъ. Но я думаю, что интересы торговли всетаки выше адмиральскаго удовольствія.

Русскій Островъ.

Оборудованіе порта.

Нужды Торговаго Порта [1]) обслуживаются двумя плавучими кранами. Одинъ, Добровольнаго Флота, силою въ 60 тоннъ, снабженнаго собственными машинами для передвиженія. За пользованіе имъ Добровольный Флотъ взимаетъ плату:

За подачу къ мѣсту работъ	100 руб.
» работу крана въ часъ	20 »
» пользованіе буксирнымъ пароходомъ при подачѣ во льду или при свѣжихъ вѣтрахъ въ часъ	30 »
Если достаточно парового катера, то часъ	10 »

Второй кранъ принадлежитъ управленію торговаго порта, подъемной силой въ 45 тоннъ.

За пользованіе имъ установлена слѣдующая плата:

За заказъ крана	25 руб.
» работу за часъ	5 »
» время работы сверхъ трехъ сутокъ, за каждыя сутки по	100 »

[1]) Отчетъ портоваго вѣдомства.



Рис. 6. Повалившійся лѣсъ по времянкѣ. Верста 72-я.
Примѣчаніе. Въ сибирской тайгѣ послѣ лѣсныхъ пожаровъ болѣе значительные порывы вѣтра валятъ лѣсъ большими площадями.



Рис. 7. Каменная труба отверстія 100 саж., расположенная въ Косогорѣ версты 88-й.



Рис. 8. Западный порталъ тоннеля 128-й версты. Пикетъ № 135.

Подача крана и возвратъ къ мѣсту стоянки средствами нанимателя.

Насколько отсутствіе крановъ и дороговизна работы имѣющихся двухъ отражается на дѣятельности порта, можно судить хотя бы по тому факту, что многія суда предпочитаютъ разгружаться въ Тайренѣ (Японія), гдѣ это обходится въ 3—4 раза дешевле. Такъ, стоимость разгрузки электрической машины для г. Читы Добровольный Флотъ опредѣлилъ въ 500—600 рублей, а въ Тайренѣ она была выгружена за 28 рублей.

На южномъ, принадлежащемъ городу, берегу бухты Золотой Рогъ, на участкѣ, арендованномъ фирмою Бриннеръ и Кузнецовъ, имѣются два деревянныхъ эллинга, служащихъ для ремонта деревянныхъ баржъ, судовъ и катеровъ, и для постройки деревянныхъ баржъ и яхтъ. Другой небольшой эллингъ имѣется на берегу Амурскаго залива въ бухтѣ Федорова и принадлежитъ г. Воронкину. Единственный имѣющійся въ торговомъ порту частный докъ—Добровольнаго Флота—по своимъ размѣрамъ (полезная длина 210, ширина входа 24 и глубина на порогѣ 9) пригоденъ только для ремонта мелкихъ судовъ. Всѣ же остальныя паровыя суда для окраски подводной части и для производства ремонта уводятся въ доки либо въ Японію, либо въ Шанхай.

Военный портъ также предоставляетъ свои доки (въ то время, когда они не заняты судами морского вѣдомства) для нуждъ торговыхъ судовъ, но разнаго рода формальности, стѣсненія и невозможность производить ремонтныя работы въ казенныхъ мастерскихъ практически дѣлаютъ военные доки безполезными для торговаго флота.

Такимъ образомъ мы видимъ, что въ порту совершенно отсутствуютъ какія-либо приспособленія для механической погрузки и выгрузки массовыхъ грузовъ, идущихъ черезъ портъ, т.-е. бобовъ, лѣсовъ и угля.

Водоснабженіе.

Не менѣе серьезнымъ препятствіемъ является и водоснабженіе коммерческихъ судовъ. Въ порту снабжаются водой только пароходы каботажные (т.-е. сѣверныхъ линій Добровольнаго Флота, графа Кейзерлинга и катера разныхъ вѣдомствъ и т. п.), экспрессные пароходы Добровольнаго Флота, равно какъ всѣ суда иностранныя и русскія дальняго плаванія забираютъ воду въ портахъ Японіи и Кореи или Шанхая, гдѣ тонна воды стоитъ 25 коп., т.-е. дешевле чѣмъ во Владивостокѣ. Портъ снабжается водою помощью желѣзнодорожнаго водопровода съ Первой Рѣчки, гдѣ вода берется изъ каменныхъ спускныхъ колодцевъ, собирающихъ грунтовыя воды (отъ Коммерческой набережной разстояніе около 5 верстъ).

Вообще недостатокъ воды во Владивостокѣ—больное мѣсто и города и порта. Достаточно указать на то, что вода для нуждъ города привозится, какъ дорогой товаръ, изъ Японіи, а одинъ частный предприниматель, купившій у Азіатскаго банка участокъ съ хорошимъ колодцемъ, продаетъ ежедневно воды на 120—180 руб.

Зимовка судовъ.

Какъ для пароходовъ, такъ и для стоянокъ Владивостокскій портъ имѣетъ всѣ удобства, но зимовкой въ немъ пользуются очень немногія суда, главнымъ образомъ, изъ-за того, что негдѣ чиниться. И вотъ изъ русскаго порта, имѣющаго всѣ шансы на сосредоточеніе у себя судовъ всѣхъ флаговъ, но неимѣющаго правильно оборудованныхъ судостроительныхъ заводовъ, коммерческія суда уходятъ для починокъ, ввода въ докъ, окраски и производства дефектныхъ работъ въ порты: Нагасаки, Кобе и Шанхай, гдѣ имѣются отлично оборудованные судостроительные заводы, которые быстро и дешево производятъ всѣ эти работы. Тѣ же суда, которыя по какимъ-либо причинамъ остаются на зимовку во Владивостокѣ, устанавливаются или у Городской каботажной набережной, или же у бывшаго участка Уссурійской желѣзной дороги, южнѣе территоріи Добровольнаго Флота. При появленіи льда они обмерзаютъ кругомъ и этотъ

толстый слой льда ледоколомъ уже не трогается и, такимъ образомъ, они стоятъ до весны, имѣя возможность дѣлать необходимыя починки на небольшомъ механическомъ заводѣ Жебровскаго, рабочіе котораго, въ большинствѣ случаевъ, состоятъ изъ китайцевъ и японцевъ. Это послѣднее обстоятельство и создаетъ торговымъ судамъ невозможность чиниться въ докахъ и мастерскихъ морского вѣдомства, куда иностранные рабочіе не допускаются и частныя работы средствами этого же порта также не разрѣшаются.

Въ порту находится, не считая трехъ малыхъ ледоколовъ морского вѣдомства и одного военнаго вѣдомства, не работающихъ для нуждъ торговаго порта, лишь ледоколъ «Надежный». Ледоколъ этотъ, купленный на средства Высочайше утвержденнаго Комитета Сибирской желѣзной дороги въ 1897 году для нуждъ коммерческаго порта, былъ тогда же переданъ мѣстному морскому вѣдомству съ тѣмъ, чтобы онъ обслуживалъ нужды коммерческаго порта. Съ теченіемъ времени это условіе управленіемъ военнаго порта начало пониматься въ томъ смыслѣ, что «Надежный» долженъ быть предоставляемъ для нуждъ торговыхъ судовъ только тогда, когда онъ свободенъ отъ обслуживанія военнаго порта. Практически изъ этого вышло то, что какъ разъ въ то время, когда работа ледокола наиболѣе насущно-необходима для очистки рейда торговаго порта, ледоколъ занятъ въ военномъ порту буксировкой баржъ съ углемъ, водяныхъ ботовъ и проч. Вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ разъ въ январѣ мѣсяцѣ, въ самое неблагопріятное время по толщинѣ льда, во Владивостокъ прибываютъ новобранцы, которые въ Посьетъ доставляются уже въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ тѣмъ же «Надежнымъ», а торговыя суда въ это время остаются безъ всякой помощи, стараясь пробиться черезъ льды сами, что зачастую для нихъ кончается поломкой лопастей винтовъ и другими аваріями. Какъ напримѣръ, можно указать на случай

15-тидневнаго плаванія двухъ иностранныхъ пароходовъ въ виду Владивостока, ибо ледоколы были заняты другими порученіями и рейдъ оставался непроходимымъ. Все это вполнѣ естественно вызываетъ справедливыя нареканія со стороны владѣльцевъ и агентовъ пароходныхъ фирмъ и капитановъ судовъ, въ особенности тѣхъ изъ нихъ, которые приводятъ свои пароходы во Владивостокъ впервые и изъ лоцій знаютъ, что въ порту навигація при помощи ледоколовъ поддерживается круглый годъ.

Въ текущемъ году вѣдомство торговли отпустило сумммы на постройку двухъ ледоколовъ. Но, конечно, если и эти суда будутъ получать командировки въ плаваніе по всему побережью, то пользы будетъ мало отъ нихъ.

Каботажный флотъ.

Въ 1911 году вступилъ въ силу законъ о запрещеніи иностранцамъ заниматься каботажемъ въ предѣлахъ Россійскихъ дальневосточныхъ береговъ.

По отношенію къ крупному паровому каботажу, мѣра эта нанесла убытокъ большимъ промышленнымъ предпріятіямъ, хотя на судоходную дѣятельность порта большого вліянія не имѣла.

Изъ статистическихъ данныхъ о грузооборотѣ порта усматривается, что паровыя суда, обслуживающія наше тихоокеанское побережье, въ среднемъ всегда приходили въ портъ и выходили изъ него съ значительнымъ процентомъ недогрузки; исключеніе представляли только въ нѣкоторыхъ рейсахъ пароходы Добровольнаго Флота, обслуживающіе Охотско-Камчатскую линію и небольшой пароходъ «Чифу», обслуживающій въ зимнее время, когда не функціонируетъ пароходство гр. Кейзерлингъ, побережье до залива Св. Ольги. Данныя эти даютъ основаніе предполагать, что для новыхъ, сверхъ уже имѣющихся пароходовъ въ ближайшемъ будущемъ, въ краѣ работы не предвидится. Подтверждается это положеніе также и слѣдующимъ: изъ 14 милл. пудовъ грузообо-

рота малаго каботажа около 6 милл. падаетъ на мелкія парусныя суда, причемъ въ среднемъ каждое судно по приходу имѣло около 700 пудовъ груза, по отходу же немного болѣе 100 пудовъ; изъ этого слѣдуетъ, что почти нигдѣ по нашему побережью не образуется достаточно большихъ партій грузовъ, могущихъ быть перевозимыми безъ убытка для судовладѣльца пароходами, хотя бы и небольшой вмѣстимости.

Къ другимъ причинамъ, не позволяющимъ развиваться нашему паровому каботажному флоту, слѣдуетъ отнести 1) почти полную невозможность плаванія вдоль побережья въ зимнее время, 2) отсутствіе дешеваго кредита, вслѣдствіе непризнанія судовъ недвижимымъ имуществомъ и 3) отсутствіе во Владивостокѣ доковъ и судоремонтныхъ мастерскихъ, вслѣдствіе чего суда для окраски подводной части и ежегоднаго ремонта принуждены бываютъ итти въ порты Японіи и Китая.

Совершенно иначе законъ о закрытіи иностраннаго каботажа отозвался на мелкомъ деревянномъ парусномъ каботажѣ.

Китайцы и корейцы, до сихъ поръ исключительно занимавшіеся каботажемъ и владѣвшіе почти что всѣми (около 650) парусными джонками въ портѣ, не пожелали сразу разстаться съ выгоднымъ для нихъ промысломъ и начали обходить законъ, путемъ подставныхъ лицъ, русско-подданныхъ, которымъ джонки фиктивно продавались. Для устраненія этого, требовали представленія, при выдачѣ разрѣшенія на плаваніе, нотаріальной купчей крѣпости, хотя бы джонки и были менѣе 10-ти ластовъ; но и тутъ у настоящихъ владѣльцевъ—китайцевъ нашелся выходъ: они совершали крѣпости на принадлежащія имъ суда на имя русско-подданныхъ, отъ которыхъ получали соотвѣтствующее количество векселей. Обнаружить же послѣднее представлялось весьма затруднительнымъ. Кромѣ того, пользуясь тѣмъ, что законъ разрѣшаетъ имѣть 50% иностранной команды на судахъ, но не опредѣляетъ чи-

сленности всей команды, владѣльцы парусныхъ судовъ даже на самыхъ крупныхъ джонкахъ держали по одному русскому матросу, записавъ въ роль матроса одного китайца, остальные же матросы показывались, какъ пассажиры.

Въ послѣднее время, съ возникновеніемъ въ краѣ отечественнаго судостроенія, сталъ распространяться типъ моторнопарусныхъ судовъ, какъ болѣе приспособленный къ тяжелымъ условіямъ мѣстнаго плаванія. Въ цѣляхъ развитія мѣстнаго судоходства является весьма желательнымъ распространеніе поощрительныхъ ссудъ на такого рода суда.

Желѣзнодорожные тарифы.

Широкому развитію Владивостокскаго порта препятствуютъ также высокія, почти запретительныя желѣзнодорожныя ставки на главные грузы, направляющіеся на Владивостокъ,—на бобы и лѣсъ.

Китайская восточная дорога, эксплоатирующая грузы Маньчжуріи, помимо высокихъ тарифовъ, установила рядъ дополнительныхъ сборовъ, такъ что въ конечномъ результатѣ накладной расходъ на бобы, напр. со ст. Пограничной до перегрузки на пристани Эгершельдъ, опредѣляется въ 6,74 коп. съ пуда, что составляетъ 9,5% стоимости товара. Такія же, почти запретительныя ставки существуютъ и для лѣсныхъ грузовъ, почему русскіе лѣсопромышленники и не выступаютъ съ нашимъ лѣсомъ, даже на ближайшихъ иностранныхъ рынкахъ.

Установлены высокіе тарифы и на ввозимые товары, что также серьезно тормозитъ дѣятельность дальневосточной торговли вообще, владивостокскаго порта въ частности. Какъ примѣръ, можно указать хотя бы на то, что перевозка мѣшковъ между Харбиномъ и Владивостокомъ обходится на 50 коп. дороже въ пудѣ, чѣмъ между Харбиномъ и Тайреномъ (Дальнимъ), несмотря на то, что въ послѣднемъ пробѣгѣ имѣется лишняя перегрузка.

Значительная разница желѣзнодорожныхъ ставокъ, а также и медленность производства во Владивостокѣ таможенныхъ обрядностей (по отзывамъ импортеровъ въ Тайренѣ товаръ погружается въ вагоны черезъ сутки по выгрузкѣ его съ парохода, во Владивостокѣ же черезъ недѣлю) сдѣлали то, что за послѣднее время маньчжурскій импортъ черезъ Владивостокъ значительно палъ и направился по преимуществу на Тайренъ, куда русскіе купцы находятъ для себя болѣе выгоднымъ не только направлять свои транзитные для Маньчжуріи товары, но и устраивать тамъ центральные склады съ тѣмъ, чтобы имѣть всегда подъ рукою необходимое количество товаровъ, свободныхъ отъ таможенныхъ обрядностей, сроковъ храненія, аксиденцій, выпускныхъ и досмотровыхъ расходовъ и пр.

Всѣ перечисленныя нужды и дефекты Владивостокскаго порта, не отрицаемые и самимъ портовымъ вѣдомствомъ, крайне неблагопріятно отражаются не только на дѣятельности самого порта, но и на интересахъ торговой и промышленной жизни всего края. Остановлюсь на главныхъ отрасляхъ.

Экспортная торговля лѣсомъ.

Торговля лѣсомъ для экспорта находится, можно сказать, въ зачаточномъ состояніи, что при наличіи въ краѣ и въ ближайшихъ къ намъ сѣверной Маньчжуріи и сѣверо-восточной Монголіи большихъ запасовъ лѣса, объясняется исключительно необорудованностью Владивостокскаго порта для этого рода торговли и высокими желѣзнодорожными ставками, а также накладными расходами. Вслѣдствіе этого маньчжурскій или нашъ приморскій лѣсъ уже при доставкѣ его къ борту парохода имѣетъ на себѣ столько расходовъ, что не можетъ конкурировать на міровомъ рынкѣ съ лѣсомъ иностраннаго происхожденія, вывозимымъ изъ портовъ Японіи и Китая. Однако, при всѣхъ неудобствахъ, торговля развивается; такъ, замѣчено, что экспортъ лѣса заграницу, едва достигавшій въ 1910 году 400 тыс. пудовъ въ 1911 году превысилъ

милліонъ пудовъ. Такой ростъ вполнѣ естественъ, въ виду того, что Приамурскій край и сѣверная Маньчжурія, заключаютъ въ себѣ громадныя лѣсныя богатства; одни только уже изслѣдованныя прибрежныя урочища, представляя изъ себя площадь слишкомъ въ 250 тыс. десятинъ лѣса, могутъ давать ежегодно, при правильномъ 60-ти годовомъ оборотѣ хозяйства, до 165 тыс. деревъ.

Хотя экспортъ лѣса имѣетъ всѣ данныя стать въ недалекомъ будущемъ крупной отпускной статьей Владивостокскаго порта, однако, ростъ его, еще разъ приходится повторить, въ значительной степени задерживается и необорудованностью порта для этого рода дѣятельности, а главнымъ образомъ, высокими ставками Уссурійской желѣзной дороги и крупными перевалочными расходами. По свѣдѣніямъ мѣстнаго съѣзда лѣсопромышленниковъ, дорогой, вмѣсто того, чтобы ввести просимый лѣсопромышленниками исключительный тарифъ № 1, было предложено съ 1912 г. увеличить существующія ставки на 30%, чѣмъ наносится значительный ущербъ этой начинающей крѣпнуть отрасли торговли и задерживается естественный ея ростъ.

Надо полагать, что осуществленіе мѣропріятій по расширенію порта дастъ возможность широкаго развитія экспорта лѣса. Къ тому же введеніе лѣсоохранительнаго закона въ Канадѣ и нужды желѣзнодорожнаго строительства въ Японіи вызываютъ на рынкахъ Дальняго Востока оживленный спросъ на лѣсные матеріалы. Въ ближайшемъ будущемъ, съ водвореніемъ спокойствія въ Китаѣ, надо ожидать новаго крупнаго спроса на лѣсные матеріалы для постройки желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ во внутреннихъ провинціяхъ Китая, лѣса почти не имѣется. Эти данныя говорятъ за крайнюю необходимость скорѣйшаго приспособленія Владивостокскаго порта къ цѣлямъ экспорта лѣсныхъ матеріаловъ въ крупныхъ размѣрахъ.

Ввозъ угля.

Громадный ростъ импорта угля, преимущественно изъ Японіи, указываетъ на быстрое завоеваніе мѣстнаго угольнаго рынка этой страной. По нѣкоторымъ даннымъ, есть основаніе предполагать, что Японіей намѣчаются также и угольные рынки Сѣв. Маньчжуріи и остального Приамурья. Въ данное время мѣстное потребленіе, не считая торговаго флота, снабжающагося углемъ почти исключительно въ Японіи, требуетъ угля, по подсчетамъ владивостокскаго биржевого комитета, до 21 мил. пудовъ; исключая изъ этого морское и военное вѣдомства, потребляющія исключительно сучанскій уголь, и Уссурійскую желѣзную дорогу, питающуюся также мѣстнымъ углемъ, получимъ остальную потребность мѣстнаго рынка въ 6 милліоновъ пудовъ. При существованіи въ краѣ крупныхъ угольныхъ капиталистическихъ предпріятій, вся эта потребность могла бы быть на довольно значительное время покрыта углемъ изъ мѣстныхъ копей.

Говоря о борьбѣ съ иностраннымъ завоеваніемъ мѣстнаго угольнаго рынка, нельзя не коснуться угля, добываемаго на островѣ Сахалинѣ, запасы котораго въ Дуйскихъ, Александровскихъ и Гачинскихъ рудникахъ громадные; приэтомъ, принимая во вниманіе отличныя качества этого угля, превышающія качества японскаго, слѣдуетъ надѣяться, что въ недалекомъ будущемъ онъ не только вытѣснитъ на мѣстномъ рынкѣ уголь иностранный, но и дастъ возможность торговому флоту питаться углемъ во Владивостокѣ, что несомнѣнно отразится на судоходной дѣятельности порта и въ особенности повліяетъ на пониженіе фрахтовъ. До сихъ поръ, широкому распространенію сахалинскаго угля, главнымъ образомъ мѣшаютъ: отсутствіе капиталовъ, невозможныя условія погрузки угля у негостепріимныхъ береговъ Сахалина, не позволяющихъ использовать навигаціонный періодъ цѣликомъ и отсутствіе соотвѣтствующаго каботажнаго флота. Устраненіе, хотя бы и частичное, этихъ причинъ дастъ

сильный толчекъ начинающему уже зарождаться экспорту сахалинскаго угля.

Въ этомъ случаѣ нельзя не вспомнить нашу политику въ отношеніи топлива и въ предѣлахъ Европейской Россіи. Скупыя разрѣшенія, обставленныя притомъ крайними ограниченіями, на разработку нефти привели къ кризису жидкаго топлива, а попутно къ кризису нашей вывозной торговли побочными продуктами — керосинъ, составлявшій 10 лѣтъ тому назадъ видный предметъ нашей внѣшней торговли на восточномъ рынкѣ, исчезаетъ теперь изъ категоріи вывозныхъ товаровъ. Суда спѣшно перестраиваются на уголь, въ расчетѣ на усиленную разработку дешеваго отечественнаго угля, но и тутъ приходится считаться съ привознымъ дорогимъ углемъ. Въ результатѣ—новая пассивность торговаго баланса. [1])

Ввозъ соли. Аналогичное явленіе наблюдается и въ отношеніи другого продукта, хотя и въ достаточной мѣрѣ имѣющагося въ Россіи и на Дальнемъ Востокѣ, но также привозимаго изъ-заграницы. Я имѣю въ виду соль.

Для надобностей нашихъ портовъ Дальняго Востока, Владивостока и Николаевска на Амурѣ, требуется свыше 2.000.000 пудовъ соли и, можно смѣло разсчитывать, что съ увеличеніемъ переселенія изъ внутреннихъ губерній, а также въ виду прогрессивнаго увеличенія лова и отправки рыбы, какъ на Амурѣ, такъ и на полуостровѣ Камчаткѣ, количество употребляемой на Дальнемъ Востокѣ соли дойдетъ до 3.000.000 пудовъ. Между тѣмъ, все это количество доставляется большей частью изъ-заграницы, наша же отечественная крымская соль привозится только отъ 50 до 80 тысячъ пудовъ. Изъ иностранной соли первое мѣсто по количеству привоза занимаетъ германская каменная соль, затѣмъ идутъ: англійская выварная, американская морская, китайская озерная и, наконецъ, въ 1908 году сдѣланъ опытъ доставки изъ одного изъ пор-

---

[1]) См. мою брошюру «Наша Промышленность».

товъ Краснаго моря турецкой соли. Кромѣ этихъ сортовъ, доставляется въ Николаевскъ еще японская выварная соль, которую японцы привозятъ не на продажу, а для соленія ими-же купленной у насъ рыбы; хотя японцы неоднократно покупали русскую соль по качеству выше, чѣмъ японская, между тѣмъ, японцы при употребленіи своей соли внѣ предѣловъ Японіи получаютъ отъ своего правительства премію. Вообще всѣ сорта заграничнаго происхожденія хуже нашей крымской соли, причемъ японская и китайская соль ниже по качеству всѣхъ остальныхъ.

Причина малой продажи русской соли на нашемъ Дальнемъ Востокѣ лежитъ, главнымъ образомъ, въ томъ, что оптовая торговля солью во Владивостокѣ, а также и въ другихъ большихъ центрахъ нашего Дальняго Востока, находится въ рукахъ иностранныхъ фирмъ, Кунстъ и Альбертъ, Леонголито и др., которыя, при существованіи порто-франко съ одной стороны и громаднаго иностраннаго торговаго флота—съ другой, имѣли возможность продавать иностранную соль немного дешевле русской, ибо пароходы, идущіе изъ Гамбурга, Санъ-Франциско, Шанхая, Антверпена и др. портовъ берутъ соль, какъ массовый грузъ и считаютъ фрахтъ по самому низшему тарифу, русскіе-же пароходныя общества, хотя и считаютъ фрахтъ за соль дешевле другихъ грузовъ, но изъ за ничтожнаго количества перевозимой соли не желаютъ таксировать ее по минимальному тарифу.

Можно было ожидать, что при закрытіи порто-франко на Востокѣ наша отечественная промышленность получитъ новый рынокъ для сбыта 2—3 милліоновъ пудовъ соли, между тѣмъ оказалось, что въ числѣ товаровъ, допущенныхъ къ безпошлинному ввозу, значится и соль. Вслѣдствіе этого, мы, русскіе, опять останемся на послѣднемъ планѣ по количеству доставляемой на Дальній Востокъ соли, а многія государства Европы, Азіи и Америки будутъ дѣлить между собою нашъ рынокъ. Всѣ госу-

дарства ищутъ рынка за своими предѣлами для сбыта продуктовъ своей промышленности, только мы не сумѣли, при закрытіи порто-франко, создать себѣ новый рынокъ для нашей промышленности, такъ какъ при исключеніи соли отъ обложенія пошлиной, на нашъ Дальній Востокъ будетъ привозиться только иностранная соль.

Для поощренія русскаго судоходства запретили даже дальній заграничный каботажъ, и вотъ, для удобства судоходства слѣдовало-бы облегчить пароходамъ полученіе такого массоваго груза, какъ соль, необходимаго имъ для пополненія пароходовъ. Вообще, если соль не будетъ обложена пошлиной, то въ виду укоренившихся на Дальнемъ Востокѣ условій, гдѣ покупатели въ зависимости отъ продавцевъ и вынуждены покупать то, что предлагаютъ и доставляютъ продавцы, все потребное для нашего Дальняго Востока количество соли будетъ привозиться изъ-заграницы.

Рыбное дѣло. Не менѣе важной отраслью торговли является рыбопромышленность, которая, при широкомъ развитіи здѣсь холодильнаго дѣла, дастъ десятки милліоновъ пуд. груза.

По даннымъ отчета приамурскаго управленія государственныхъ имуществъ, выброшено на рынокъ въ 1911 году 4 мил. пудовъ по николаевскому району, 300.000 пуд. по юго-западному, до 80.000 пуд. по сахалинскому, до 150.000 пуд. по охотскому, болѣе 3 мил. пуд. по западно-камчатскому, до 1 мил. пуд. по восточно-камчатскому, до 170.000 пуд. по нижне-амурскому и до 70.000 пуд. по хабаровскому. Въ общемъ итогѣ — 87 мил. пуд. Но эта добыча признается незначительной по сравненію съ тѣми богатствами рыбы, которыя таятъ въ себѣ тихоокеанскія воды. Можно быть вполнѣ увѣреннымъ, что въ ближайшемъ будущемъ, при болѣе правильной постановкѣ русскаго дѣла на Дальнемъ Востокѣ, эта цифра рыбныхъ товаровъ удесятерится.

Въ послѣднее время наблюдается переходъ рыбной торговли изъ рукъ японцевъ въ руки китайцевъ,

которыми лишь нѣкоторая часть рыбы экспортируется заграницу, большая же часть остается на мѣстномъ рынкѣ въ засоленномъ видѣ. Участіе китайцевъ въ сбытѣ мѣстной рыбы объясняется исключительно неорганизованностью русскихъ рыбопромышленниковъ и отсутствіемъ достаточнаго капитала для самостоятельнаго приготовленія продуктовъ улова, благодаря чему они поставлены въ необходимость, во избѣжаніе быстрой порчи продуктовъ въ весеннее время, или употреблять пойманную рыбу на варку тука, вывозимаго въ Японію, какъ матеріалъ удобренія, или же продавать рыбу по весьма низкимъ цѣнамъ китайцамъ, обслуживающимъ, при помощи небольшихъ лодокъ, все морское побережье. Правда, въ послѣднее время, среди мѣстныхъ рыбопромышленниковъ наблюдается теченіе къ совмѣстной борьбѣ противъ китайцевъ-скупщиковъ рыбы, но пока борьба эта выражается въ однихъ пожеланіяхъ и предположеніяхъ. Нельзя обойти молчаніемъ и того обстоятельства, что развитію рыбопромышленности мѣшаетъ краткосрочность аренды рыболовныхъ участковъ, не дающая возможности провести необходимыя затраты на спеціальныя оборудованія для засола рыбы и на возведеніе необходимыхъ хозяйственныхъ построекъ, а отсутствіе оборотныхъ средствъ ведетъ въ большинствѣ случаевъ къ финансированію предпріятія японцами на довольно тяжелыхъ условіяхъ — такъ, заемщикъ обязывается доставлять японцамъ весь уловъ рыбы для продажи на комиссіонныхъ началахъ за особую плату отъ 15 до 20% съ валовой выручки, независимо отъ % по займу. Благодаря цѣлому ряду требованій, предъявленныхъ уставомъ Государственнаго Банка, кредитъ, особенно для вновь организуемыхъ предпріятій, является недоступнымъ. Высокіе фрахты и тарифы также являются большимъ тормазомъ къ развитію этого богатаго дѣла на Дальнемъ Востокѣ и ведутъ къ тому, что товаръ попадаетъ въ руки японцевъ, вмѣсто того, чтобы идти на внутренній рынокъ. Съ прогрессивнымъ умень-

шеніемъ сбыта рыбы заграницу наблюдается систематическое пониженіе рыночной стоимости продукта, что можно видѣть изъ слѣдующей таблички:

За пудъ.

	Цѣна кеты.	Цѣна горбуши.
1907	2 р. 80 к.	2 р. 10 к.
1908	2 « 40 «	1 « 60 «
1909	1 « 80 «	1 « 40 «
1910	1 « 10 «	— 80 «
1911	1 « 40 «	1 р. —

Мясоторговля. Въ дѣлѣ снабженія края мясными продуктами замѣтно общее увеличеніе этой отрасли торговли, что чрезвычайно важно въ виду наличности значительнаго числа войскъ. Такъ, до 1910 г. потребленіе въ краѣ русскаго (сибирскаго и мѣстнаго) убойнаго скота и мяса составляло около 1/10 всего привоза. Въ 1910 году потребленіе это возрасло до 1/3. Въ 1911 году общее количество привезеннаго въ край скота и мяса возрасло противъ 1910 г. болѣе чѣмъ на 50%; въ томъ числѣ прибыло моремъ изъ заграницы: изъ Китая—12.193 головы и 10.563 туши и изъ Кореи 26.615 гол.; привозъ же русскаго скота въ край составлялъ около 1/6 всего заграничнаго привоза; однако, къ этому слѣдуетъ прибавить мороженое мясо, получаемое изъ Сибири, которому уничтоженіе тарифнаго перелома на ст. Маньчжурія и примѣненіе къ перевозкамъ мяса дифференціала № 35 Общаго Тарифа открыло широкій доступъ въ край. Въ данное время, въ дѣлѣ снабженія края мясными продуктами замѣтно большое улучшеніе, благодаря устройству рефрижираторовъ.

Ввозъ овощей и фруктовъ. Овощами и фруктами Владивостокъ и вся Приморская область снабжаются по преимуществу Японіей и Китаемъ. Причина этого кроется въ томъ, что мѣстное огородничество совершенно не развито и находится въ первобытномъ состояніи. Однако, по многимъ даннымъ и, главнымъ образомъ, по увеличенію ввоза овощей каботажемъ (картофель и капуста) можно предполагать, что

развитіе этой отрасли сельскаго хозяйства въ краѣ можетъ въ дальнѣйшемъ дать хорошіе результаты.

Словомъ, какую бы отрасль промышленности и торговли мы не взяли, мы всюду наталкиваемся на рядъ ненормальностей, обидныхъ для національнаго самолюбія и содѣйствующихъ пассивности нашего торговаго баланса.

Добровольный Флотъ.

Въ непосредственной связи со всѣми указанными недочетами Владивостокскаго порта находится дѣятельность Добровольнаго Флота. Послѣдній, находясь въ совершенно особыхъ отношеніяхъ къ правительству и порту, предъявилъ торговлѣ рядъ трудно выполнимыхъ условій. Прежде всего пароходы этого національнаго предпріятія установили высокіе фрахты, безъ соотвѣтствующей въ такихъ случаяхъ отвѣтственности за срочность доставки. Такъ, фрахтовыя ставки на хлѣбные грузы изъ Владивостока въ Николаевскъ на Амурѣ опредѣляются Добровольнымъ Флотомъ слѣдующимъ образомъ:

За муку съ пуда	11 коп.
» отруби » »	10 »
» рисъ » »	12½ коп.
За нагрузку муки и отрубей	2 коп.
» нагрузку риса	3½ коп.
» перевалочные работы . . .	6 р. 50 к. за вагонъ.

Кромѣ того, пароходы, курсирующіе между Приамурьемъ и Китаемъ идутъ въ Шанхай совершенно пустыми, отстаиваясь по нѣскольку дней въ Владивостокѣ и Шанхаѣ. Казалось бы, что при такихъ условіяхъ грузъ, тѣмъ болѣе отечественнаго происхожденія, пробивающій себѣ путь заграницу, могъ бы быть принятъ къ перевозкѣ по болѣе дешевой цѣнѣ. Между тѣмъ, доставка одного пуда муки изъ Харбина до Шанхая обходится въ 35¼ коп., по слѣдующему расчету:

Провозъ Харбинъ—Владивостокъ . .	21¼ коп.
Перегрузка во Владивостокѣ	4 коп.
Провозъ Владивостокъ—Шанхай . .	10 коп.,

т. е. $48^1/_2$ копѣекъ за кулекъ въ 55 фунтовъ, что составляетъ на $38^1/_2$ коп. дороже, чѣмъ это обходится американцамъ. Само собой разумѣется, что при такихъ условіяхъ нечего и думать о конкуренціи русскаго хлѣба съ американскимъ на рынкахъ Южнаго Китая. Благодаря же отсутствію правильнаго рейсированія пароходовъ къ потребительнымъ центрамъ Сѣвернаго Приамурья, а равно и дороговизны фрахтовъ, американская мука съ успѣхомъ начинаетъ вытѣснять оттуда муку русскихъ мельницъ. Такъ, до отмѣны иностраннаго каботажа, фрахты отъ Владивостока до Николаевска колебались отъ 8—10 коп. на частныхъ пароходахъ, Добровольный Флотъ взималъ: за муку 10 коп., за отруби—9 коп., за нагрузку во Владивостокъ—2 коп. Въ настоящее время Добровольный Флотъ, очутившись монополистомъ по перевозкѣ грузовъ между русскими портами Дальняго Востока, повысилъ фрахтъ Владивостокъ-Николаевскъ до 18 копѣекъ за муку и отруби, за нагрузку до 3-хъ коп. Кромѣ того, никогда невозможно погрузить заявленное количество товара, такъ какъ со стороны администраціи Добровольнаго Флота нѣтъ того предупредительнаго отношенія къ грузоотправителемъ, каковое считается обязательнымъ въ частныхъ пароходныхъ предпріятіяхъ, а главное — всегда ощущается недостатокъ пароходовъ. Такъ, напримѣръ, въ текущую навигацію у «Русскаго Мукомольнаго Товарищества» остались неотправленными въ Николаевскъ 75.000 пуд. груза, и Камчатскій рынокъ отошелъ къ американцамъ.

Приблизительно тоже самое мы наблюдаемъ и въ обслуживаніи Добровольнымъ Флотомъ рыбопромышленности. Рыбопромышленники сплошь и рядомъ лишены возможности своевременно переотправлять на промысла продукты, орудія и матеріалы для сезона, благодаря чему несутъ крупные убытки, въ то время какъ японцы имѣютъ въ своемъ распоряженіи спеціальный обширный грузовой флотъ. За массою грузовъ и недостаточностью



Рис. 9. Наледи на скалистыхъ откосахъ выемки версты 138-й, пикетъ № 42-37.



Рис. 10. Откосъ выемки версты 164-й. Пикетъ 265-37.

Примѣчаніе. Въ 1911 г. откосъ выемки далъ продольную трещину, въ 1912 г. въ этомъ же пунктѣ откоса образовался клинообразный оползень.



Рис. 11. Поперечный видъ ледяного бугра на рѣкѣ Амазаръ противъ пикета № 265-37, версты 164-й.

пароходовъ въ весеннее время, рыбные товары иногда принимаются Добровольнымъ Флотомъ въ процентной раскладкѣ. Насколько подобный фрахтъ удорожаетъ себѣстоимость можно видѣть изъ опыта «Сахалинскаго рыбопромышленнаго Общества», которому завозъ на рыбалку 200 рабочихъ и 20.000 пудовъ груза обошелся въ минувшемъ году въ 25 тыс. рублей, а вывозъ оттуда 45 000 пуд. рыбы—въ 30 тыс. рублей. Д ставка того-же количества груза на иностранномъ пароходѣ обходится въ 4.500—5.500 рублей. При наличіи такихъ условій, нечего удивляться, что на торгахъ большинство рыбалокъ берется японцами.

Значительно большее вліяніе оказываетъ дѣятельность Добровольнаго Флота, вѣрнѣе установившійся въ этой дѣятельности порядокъ, на экспортъ бобовъ — этотъ главный предметъ транзитной торговли Владивостокскаго порта.

Для расширенія экспорта бобовъ черезъ Владивостокъ, необходимо имѣть возможность отправлять бобы небольшими партіями, въ 100—150 тыс. пудовъ, для чего нужны регулярные рейсы Добровольнаго Флота изъ Владивостока въ Европу. Отправка бобовъ, какъ показываетъ статистика, производится круглый годъ, почему Добровольный Флотъ, устанавливая такіе рейсы, можетъ разсчитывать имѣть всегда извѣстное количество бобовъ для перевозки въ Европу, а также и лѣсъ, экспортъ котораго изъ года въ годъ будетъ увеличиваться, а остальной недостающій грузъ найдется въ китайскихъ портахъ: Шанхаѣ, Гонконгѣ и др. Кстати можно разсчитывать на экспортъ кожи, также поросятъ и птицы въ битомъ видѣ. Къ сожалѣнію, Добровольный Флотъ до сихъ поръ не интересовался этимъ, несмотря на то, что въ послѣднее пятилѣтіе изъ Владивостока отправлено въ Европу болѣе 100 мил пудовъ бобовъ, причемъ морскіе фрахты за это время были слѣдующіе.

Въ періодъ отъ ноября до августа будущаго

1908—9	года можно считать кругомъ				30	шиллинговъ
1909—10	»	»	»	»	31	»
1910—11	»	»	»	»	27	»
1911—12	»	»	»	»	30	»
1912 до января 1913 г.			»	»	37—41	»

Въ теченіе этого года фрахтъ понизился до 30 шиллинговъ за тонну въ 62 пуда, что составитъ 22½ коп. за пудъ. За мелкія партіи бобовъ фрахтъ всегда на 2 шиллинга дороже, нежели фрахтовать цѣлый пароходъ.

Кромѣ того, необходимо обратить вниманіе на вывозъ ячменя и гаоляна для корма скота въ Цинтау, Шанхай и прочіе порты, но развитію экспорта этихъ продуктовъ тормозятъ высокіе накладные расходы во Владивостокѣ и дорогой морской фрахтъ. Напримѣръ, картофель уже второй годъ экспортируется черезъ Владивостокъ въ южные порты и отправляется съ перегрузкой въ Шанхай до Маниллы, но указанныя неудобства препятствуютъ развитію экспорта этого продукта. Экспортные товары Китайской Восточной жел. дороги имѣютъ обязательную перевалку экспортнаго груза на Эгершельдѣ, куда пришвартовываются пароходы экспрессной линіи Добровольнаго Флота для разгрузки чаевъ, привезенныхъ изъ Ханькоу-Шанхай. Въ виду короткаго времени пароходы тутъ же не принимаютъ вывозной грузъ, а, выгружая торопливо чай, уходятъ къ пристани Добровольнаго Флота для посадки пассажировъ, въ виду чего грузъ съ Эгершельда, за счетъ отправителя, перевозится туда, а это ложится большимъ бременемъ на вывозимый грузъ.

На обратномъ пути изъ Кяо-Чау, Чифу и другихъ городовъ пароходы могутъ возить во Владивостокъ рисъ, скотъ, овощи и проч., а перевозка пассажировъ—китайцевъ могла бы явиться весьма доходной статьей для этихъ линій. Насколько таковая выгодна, доказываетъ пароходство «Рикмерсъ», которое установило въ послѣднее время рейсъ: Владивостокъ, Кяо-Чау, Чифу и, не имѣя сво-

боднаго парохода для этой цѣли, зафрахтовало таковой.

Далѣе Добровольный Флотъ совершенно не учитываетъ колоссальной возможности сбора грузовъ по тихоокеанскому побережью, учредивъ для этого специальную каботажную линію дальняго плаванія. Примѣръ—Австрійскій Ллойдъ, который только что началъ оперировать въ Китаѣ и уже получаетъ огромную прибыль отъ подобнаго предпріятія.

Новые четыре парохода обошлись Добровольному флоту вдвое дороже, напримѣръ, чѣмъ прекрасный японскій пароходъ «Катори-Мару», конкурирующій съ нимъ на Шанхайской линіи; къ тому же пароходы спроектированы столь неудачно, что оказались непригодны, въ виду узости люковъ, для погрузки бочекъ съ рыбой, а между тѣмъ пароходы главнымъ образомъ и предназначались подъ этотъ грузъ.

Кромѣ того, мѣстное мореходство терпитъ еще сильныя неудобства отъ преждевременной уборки створныхъ знаковъ—за мѣсяцъ ранѣе до закрытія навигаціи, лишая такимъ образомъ возможности продолжать навигацію и безъ того кратковременную.

Таможенныя неустройства.

Наконецъ, торговая дѣятельность Владивостокскаго порта нуждается, въ цѣляхъ поднятія грузооборота, въ нѣкоторыхъ таможенныхъ улучшеніяхъ, а именно, въ расширеніи Коммерческой пристани, постройки пакгаузовъ, что значительно уменьшитъ накладные расходы. Затѣмъ, раньше транзитный грузъ въ Маньчжурію изъ Владивостока таможня разрѣшала, по мѣрѣ выгрузки изъ парохода, отправлять по желѣзной дорогѣ, т. е. если по одному коносаменту прибыло 60 мѣстъ, то, по желанію получателя, разрѣшалось отправить ту часть, которая выгружена. Теперь измѣнили это постановленіе, требуя чтобы всѣ мѣста по коносаменту были выгружены и тогда лишь разрѣшается переотправка. Если изъ 50 мѣстъ одно въ паро-

ходѣ завалялось, или по ошибкѣ не погружено на мѣстѣ отправленія, то только послѣ окончанія выгрузки цѣлаго парохода можно приступить къ переотправкѣ груза. Случается, что одно или нѣсколько мѣстъ въ пароходѣ болѣе или менѣе придавлены, упаковка у нихъ немного повреждена. Тогда, по уставу таможни, производится осмотръ содержимаго и до окончанія необходимыхъ обрядностей вся партія прибывшаго груза по одному коносаменту остается неотправленной. Досмотръ этихъ поврежденныхъ мѣстъ совершенно лишній, такъ какъ грузы застрахованы отъ всѣхъ случайностей, до кражи включительно. Досмотръ поврежденныхъ мѣстъ имѣетъ смыслъ, если получатель до выгрузки не явился, но обязательный досмотръ тѣхъ поврежденныхъ мѣстъ, получатель которыхъ извѣстилъ по представленному въ таможню коносаменту, излишній. Прибываетъ сезонный товаръ: мануфактура, елочныя украшенія и проч., досмотръ которыхъ отнимаетъ много времени; съ другой стороны, товаръ долженъ быть скорѣе отправленъ, но онъ задерживается для производства досмотра, несмотря на просьбы получателя такового не производить, такъ какъ онъ никакихъ претензій не имѣетъ.

По таможеннымъ правиламъ коносаменты для транзитныхъ грузовъ должны быть представлены въ таможню въ теченіе 2-недѣльнаго срока со дня прибытія парохода, въ противномъ случаѣ таможня производитъ досмотръ груза, высчитываетъ пошлину и взыскиваетъ съ грузополучателя пени (акседенцій) въ размѣрѣ 3% стоимости пошлины въ пользу чиновъ таможни. Тайренъ подобную подать не имѣетъ, въ теченіе года грузъ можетъ оставаться нетронутымъ, а лишь черезъ годъ онъ объявляется для продажи съ аукціона, если до этого получатель не явился.

Ограниченное мѣсто на Коммерческой пристани и грязь также вліяютъ на отвлеченіе груза въ пользу Тайрена. Дорогая мануфактура, шелковыя издѣлія, загранич-

ная обувь, піанино и проч. за неимѣніемъ мѣста, валяются на открытыхъ немощеныхъ площадяхъ Владивостокскаго таможеннаго двора.

Но этимъ еще не исчерпываются нужды Владивостокскаго порта, а вмѣстѣ съ нимъ и Приамурья, которое онъ призванъ обслуживать въ области торговой и промышленной.

Николаевскій портъ.

Если теперь Владивостокскій портъ близокъ къ перегруженію товарами, то въ ближайшемъ будущемъ, когда оживленіе Приамурскаго края выйдетъ изъ своей начальной стадіи, когда прилежащая къ нему Маньчжурія разовьетъ свои колоссальныя возможности, онъ окажется не въ силахъ своевременно и нормально обслуживать требованія торговли.

Поэтому весьма желательно нынѣ же озаботиться устройствомъ вспомогательнаго порта. Таковымъ можетъ являться Николаевскъ на Амурѣ. Опытъ въ этомъ отношеніи уже имѣется: партія бобовъ въ 900 тыс. пуд. отправлена заграницу съ перегрузкою ихъ въ Николаевскѣ на океанскіе пароходы. Однако, неприспособленность Николаевскаго порта и мелководье его гавани привели къ тому, что такіе опыты больше не повторяются. Но послѣ производства капитальныхъ работъ по улучшенію названнаго торговаго порта, по углубленію гавани и исправленію фарватера въ устьѣ Амура, вполнѣ возможно ожидать отвлеченія части маньчжурскихъ экспортныхъ грузовъ отъ Владивостока къ Николаевску, на сторонѣ котораго всегда будетъ дешевизна доставки грузовъ сплошнымъ воднымъ путемъ изъ Харбина и съ другихъ пристаней по Сунгари. Фрахты до Николаевска для массовыхъ грузовъ могутъ установиться довольно низкіе, напр., въ 10 и даже 8 коп. съ пуда. Съ этою ставкою желѣзная дорога, перевозя тѣ же грузы до Владивостока, едва ли будетъ въ состояніи конкурировать. Все-же роль Николаевска останется лишь вспомогательной, такъ какъ условія навига-

ціи въ бассейнѣ Амура и Охотскомъ морѣ не вполнѣ благопріятны для экспорта черезъ Николаевскъ. На Сунгари имѣются опасные перекаты, въ низкую воду затрудняющіе перевозку грузовъ. Главный предметъ экспортной торговли—бобы дозрѣваютъ поздно и новый урожай поступаетъ на рынокъ обыкновенно лишь въ октябрѣ, т. е. къ окончанію навигаціи въ нижнемъ плесѣ Амура. Слѣдовательно, до весны слѣдующаго года бобы нельзя будетъ вывозить черезъ Николаевскъ. Отсрочка ихъ отправки замедлится еще и весной, вслѣдствіе поздняго (въ серединѣ мая) открытія навигаціи въ Николаевскѣ. Между тѣмъ, условія рынка иногда требуютъ, какъ это случилось въ зиму 1911—1912 гг., самой спѣшной отправки бобовъ въ Европу. Туда ихъ на этотъ разъ до 1 февраля ушло около 18 мил. пудовъ. Въ подобныхъ случаяхъ услугами Николаевска нельзя было бы пользоваться.

Вотъ тѣ дефекты и назрѣвшія нужды нашей коммерческой базы на Тихоокеанскомъ побережьѣ, которыя требуютъ самого серьезнаго, самого внимательнаго къ себѣ отношенія со стороны правящихъ круговъ. Къ сожалѣнію, послѣдняго въ настоящее время совершенно не наблюдается. Съ одной стороны, неразбериха въ распредѣленіи берега, а съ другой, разъединенность вѣдомственныхъ интересовъ безъ всякаго желанія согласовать и объединить ихъ, во имя хотя бы того элементарнаго принципа, что всѣ они призваны работать для одного и того же отечества, должны стремиться къ одной конечной цѣли—къ упроченію политической и экономической мощи Россіи на Дальнемъ Востокѣ. Такого рода отношенія нашихъ правящихъ сферъ къ Дальнему Востоку вообще, къ Владивостокскому порту въ частности, тормозятъ развитіе русскаго дѣла, губятъ его въ нашей далекой колоніи. Шагъ за шагомъ иностранцы, особенно японцы, пользуясь этой неразберихой и этой разъединенностью вѣ-

домственныхъ дѣйствій, завоевываютъ наши порты, забираютъ наши торговыя позиціи.

И этому торговому и экономическому иностранному засилью, какъ нельзя лучше, способствуетъ и современная финансово-экономическая политика Россіи въ области дальневосточнаго вопроса. Взять хотя бы кредитъ.

Политика министерства Витте, учреждая Китайскій банкъ, преслѣдовала вполнѣ опредѣленную задачу—дать возможность развиться на Дальнемъ Востокѣ русской предпріимчивости, а слѣдовательно дать русскому дѣлу стать прочной ногой на берегахъ Тихаго океана. Дальновидность этой политики оправдалась съ огромнымъ успѣхомъ—колонизація Владивостока, Маньчжуріи и Приамурскаго побережья русскими предпринимателями шла быстрымъ маршемъ. Если нынѣ сохранились еще на Дальнемъ Востокѣ русскія предпріятія, то все это или остатки прежняго расцвѣта русской предпріимчивости, или питаетъ корни въ прежней благопріятствовавшей національному дѣлу политикѣ. Мы имѣли тогда въ преобладающемъ количествѣ русскія рыбныя засольни, русскіе консервные заводы, русскія лѣсныя концессіи, русское мукомольное дѣло. Теперь эта русская предпріимчивость хирѣетъ, уступая мѣсто иностранному натиску, поддерживаемому нашимъ финансово-политическимъ курсомъ. Кредитъ.

Дѣло въ томъ, что нынѣшнее министерство финансовъ фактически упразднило Китайскій банкъ, передавъ его еврейско-французскимъ капиталистамъ. Процентъ сразу взлетѣлъ до 11—13% и притомъ въ значительной степени былъ сокращенъ самый кредитъ. Реформированный Русско-Азіатскій банкъ не удовлетворился чисто кредитными операціями—онъ расширилъ послѣднія коммерческими предпріятіями. Судостроеніе, скупка и перепродажа лѣсныхъ концессій и пр.—все это не стало чуждо банку и онъ, стягивая къ себѣ капиталы, сталъ выступать крупнымъ конкурентомъ частной предпріимчивости. Вслѣдствіе этого, рядъ предпріятій, разсчитывав-

шихъ на полный и широкій кредитъ и организовавшихся до реформы банка, вынуждены были ликвидироваться. Да и вообще русская промышленность и русская торговля, пережившi послѣ войны серьезный кризисъ, нуждались въ широкой поддержкѣ со стороны финансоваго вѣдомства, а послѣднее, какъ разъ обратно, создало условія къ новымъ потрясеніямъ.

Въ результатѣ, для русскихъ кредитъ фактически закрытъ, а безъ кредита, какъ извѣстно, нельзя работать тамъ, гдѣ все для одной стороны складывается неблагопріятно, а къ услугамъ конкурента рядъ содѣйствій.

Стали наблюдаться крахи русскихъ предпріятій—ежегодно, какъ выяснилось изъ личныхъ бесѣдъ съ представителями биржевыхъ организацій Благовѣщенска, несостоятельности опредѣляются въ 600—800 тыс. рублей. Пусть это было бы случайнымъ явленіемъ, результатомъ одного-двухъ неблагопріятныхъ моментовъ, тогда, конечно, и бить тревогу по этому поводу не имѣло бы основанія. Но дѣло въ томъ, что крахи и несостоятельности приняли хроническую форму, а слѣдовательно причина заложена глубоко и носитъ постоянный характеръ.

Какъ иллюстрацію, приведу фактъ закрытія единственнаго на Дальнемъ Востокѣ русскаго судостроительнаго завода въ г. Благовѣщенскѣ. Изъ доклада въ моемъ присутствіи въ мѣстномъ биржевомъ комитетѣ выяснилось, что заводъ развилъ свои операціи въ крупный размѣръ, благодаря широкому кредиту судовладѣльцамъ со стороны Китайскаго банка. Съ прекращеніемъ же дѣйствій послѣдняго, условія кредита сразу измѣнились въ неблагопріятную для завода сторону. Учетъ векселей не принимался въ прежнихъ размѣрахъ, судовладѣльцы же не могли продолжать дѣло безъ вексельныхъ операцій. Въ концѣ концовъ, и получилось то, что заводъ закрылся, а русскіе судовладѣльцы вынуждены прибѣгать къ услугамъ иностранныхъ заводовъ.

Вотъ къ какимъ нежелательнымъ результатамъ приводитъ политика нынѣшняго финансоваго вѣдомства.

Она же служитъ причиной и другого нежелательнаго, вредно отражающагося на торгово-промышленной и общественно-политической жизни Приамурья вообще, Владивостока въ частности.

Финансово-экономическая политика.

Владивостокъ и другіе крупные центры Приамурья находятся въ стадіи усиленнаго строительства. Торговая жизнь, являясь слѣдствіемъ подъема промышленной жизни края, ширится, вызываетъ ростъ самаго города. Кромѣ того, стратегическое значеніе этихъ центровъ нуждается въ упроченіи своей базы, а слѣдовательно и предъявляетъ къ городамъ новыя повышенныя требованія въ строительствѣ и снабженіи продуктами. Въ виду этого, казалось бы, предпріимчивости, особенно подрядной, было бы гдѣ развернуться, а рабочимъ, преимущественно русскимъ переселенцамъ, найти достаточный и хорошо оплачиваемый заработокъ.

Къ сожалѣнію, однобокое и узко формальное отношеніе со стороны финансоваго вѣдомства рушитъ все это, вырывая милліонные казенные подряды изъ русскихъ рукъ. Подрядчики, положившіе крупные залоги, стянувшіе тысячи рабочихъ, лишены возможности получать съ казны заработанныя деньги—министерство финансовъ, въ лицѣ государственнаго казначейства, въ силу какихъ-то формальностей задерживаетъ высылку денегъ. Подрядчики вынуждены прибѣгать къ разорительнымъ займамъ, среди рабочихъ появляется броженіе.

Въ результатѣ приамурскій генералъ-губернаторъ, политика котораго имѣетъ въ виду интересы Россіи на Дальнемъ Востокѣ, но, къ сожалѣнію, не встрѣчаетъ иногда поддержки въ нынѣшнемъ Кабинетѣ, вынужденъ былъ телеграфно обращаться къ министру финансовъ, съ указаніемъ на угрожающее краю рабочее волненіе исключительно на почвѣ несвоевременнаго платежа правительствомъ денегъ.

Та же, клонящаяся не къ поднятію дальневосточной промышленности, а къ ея упадку и застою, политика финансоваго вѣдомства проявляется и въ другихъ областяхъ торговли и промышленности. Преслѣдуя свои, чисто фискальныя, задачи, финансовая политика совершенно не желаетъ поступиться узко вѣдомственными интересами — ей, какъ будто, совершенно безразличны интересы народно-хозяйственной жизни. Чѣмъ же инымъ, какъ не этимъ ложно взятымъ курсомъ, можно объяснить хотя бы такой фактъ.

Лѣса Приамурья эксплоатируются обычнымъ нераціональнымъ способомъ отправки заграницу въ сыромъ видѣ: кедра въ Англію, осины въ Японію и т. д. Невыгодность такой эксплоатаціи вызывала попытки къ болѣе раціональному использованію лѣса. Такъ, въ Благовѣщенскѣ возникъ заводъ по изготовленію спичекъ, на что, какъ извѣстно, идетъ въ значительномъ количествѣ осина. Но предпріятію этому не суждёно окрѣпнуть, исключительно изъ-за отказа финансоваго вѣдомства поддержать послѣднее, въ формѣ сложенія, вопреки закона, акциза съ вывозимыхъ на китайскій рынокъ спичекъ. Мотивировало вѣдомство эту мѣру опасеніемъ, что спички пойдутъ черезъ Китай транзитомъ и безъакцизно будутъ поступать на внутренніе рынки. Насколько справедливо такое опасеніе, трудно, конечно, сказать, но фактъ тотъ, что финансовая политика убила первое русское спичечное предпріятіе, и русскіе осиновые чурбаки идутъ въ Японію, гдѣ, превращаясь въ спичечныя палочки, поступаютъ въ качествѣ дорогого фабриката на китайскій рынокъ.

Второй фактъ касается свѣчного производства. Въ то время, какъ заводы Крестовникова, работая на австралійскомъ салѣ, оплачиваютъ стоимость провоза за пудъ изъ Казани до рынковъ Дальняго Востока — 1 р. 25 к., мѣстные дальневосточные свѣчные заводы, пытавшіеся использовать громадные запасы сибирскаго и монгольскаго

сала, вынуждены платить за провозъ только до рынковъ Сибири около 2-хъ рублей за пудъ.

Подобными фактами пестритъ наша финансово-экономическая политика на Дальнемъ Востокѣ и, само собой разумѣется, трудно разсчитывать, пока существуетъ нынѣшній курсъ ея, во первыхъ, — на упроченіе русскаго дѣла на нашей дальневосточной окраинѣ, а во-вторыхъ, на закрѣпленіе послѣдней въ русскихъ рукахъ.

Такая политика привела къ тому, что изъ портфелей банковъ протестовано въ періодъ 1911—1912 годовъ свыше 50% векселей, полученія по коимъ считаются безнадежными, причемъ протесты эти идутъ повышеннымъ темпомъ и въ текущемъ году. Цѣлый рядъ имуществъ переходитъ къ банкамъ. Такъ, одинъ Русско-Азіатскій банкъ получилъ имущества разныхъ владѣльцевъ на 2½ мил. рублей. Рядъ лицъ и компаній, имѣвшій здоровые промыслы и предпріятія въ менѣе благопріятное время, оказался нынѣ разоренными и выброшеннымъ изъ дѣла.

Ближайшія причины этого экономическаго кризиса, охватившаго Пріамурье и принимающаго все болѣе и болѣе грозные размѣры, кроются прежде всего въ неудачной финансово-экономической политикѣ нашего правительства, особенно рѣзко проявляющей свою нежелательную дѣятельность въ формѣ неисправныхъ расчетовъ казны со своими контрагентами и въ сокращеніи банками активныхъ операцій, а равно въ отсутствіи нормальнаго здороваго кредита.

Сдѣлаю сводку своимъ впечатлѣніямъ, вынесеннымъ изъ посѣщенія Пріамурья и Владивостока, изъ тѣхъ многочисленныхъ бесѣдъ, которыя мнѣ пришлось вести съ представителями мѣстной власти, торговаго міра, промышленности и просто съ общественными дѣятелями. Общіе выводы.

Торговля и промышленность Пріамурскаго края, имѣя всѣ шансы на широкое развитіе, какъ въ отношеніи мѣстныхъ богатствъ, такъ и въ отношеніи транзитной дѣя-

тельности, претерпѣваютъ рядъ тяжелыхъ треній, грозящихъ серьезнымъ кризисомъ.

Для устраненія этого нежелательнаго бѣдствія необходимо немедленно приступить къ проведенію слѣдующихъ мѣропріятій:

1. Расширить Владивостокскій коммерческій портъ за счетъ морского участка бухты, переведя техническія сооруженія послѣдняго (доки, казармы, мастерскія и пр.) на Русскій Островъ, обладающій удобной бухтой, которая можетъ также служить стоянкой для миноносцевъ и миноносокъ.

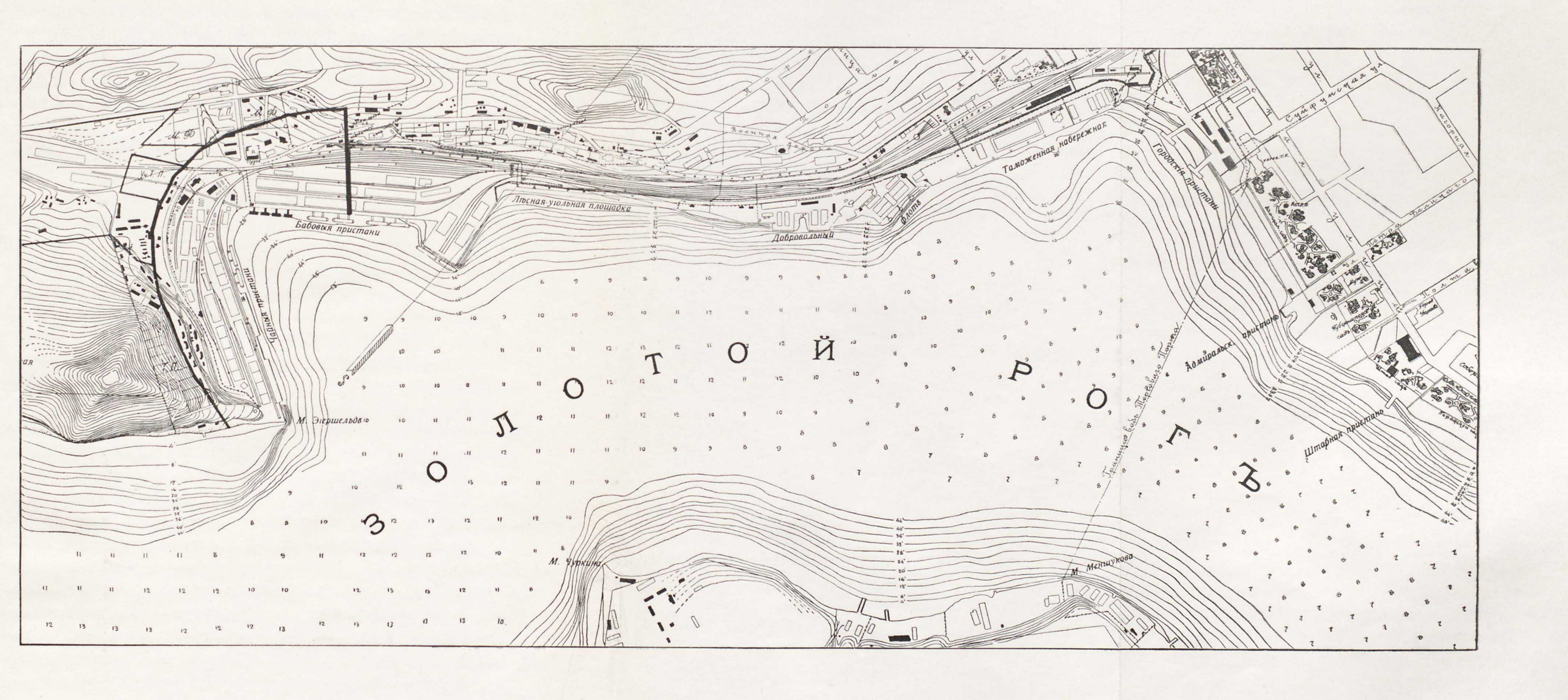
2. Уничтожить чрезполосное вѣдомственное владѣніе коммерческимъ портомъ, сдѣлавъ общую торговую гавань съ соотвѣтственными оборудованіями въ техническомъ отношеніи.

3. Расширить таможенные пакгаузы, увеличить штатъ таможеннаго надзора, въ цѣляхъ скорѣйшей разгрузки судовъ.

4. Построить портовый рельсовый путь по берегу всей бухты Золотой Рогъ, которая не только соединитъ всѣ портовыя организаціи и сооруженія съ главными пріемниками грузовъ—желѣзными дорогами и пакгаузами, а слѣдовательно и устранитъ дорогую гужевую подвозку, сохранитъ дорогостоющее время на перегрузку, но и сдѣлаетъ излишнимъ проектъ прорыва и постройки тоннеля черезъ Гнилую, на что опредѣлено до 6 мил. рублей.

5. Реформировать дѣятельность Добровольнаго Флота въ соотвѣтствіи съ интересами общей торговли. Реформа должна состояться на почвѣ подробнаго обслѣдованія характера всѣхъ тѣхъ грузовъ, которые идутъ и могутъ проходить черезъ Владивостокъ и другіе порты Тихаго Океана.

6. Необходимо создать полную согласованность дѣйствій различныхъ вѣдомствъ, главнымъ образомъ въ области вопросовъ дальневосточной колонизаціи, торговли и промышленности.



ЗОЛОТОЙ РОГЪ
Бабовыя пристани
Чайныя пристани
Лѣсная-угольная площадка
М. Эгершельдъ
Добровольный
Флотъ
Таможенная набережная
Городскія пристани
Суйфунская ул.
Адмиральск. пристань
Штабная пристань
Граница вод. Торговаго Порта
М. Чуркина

7. Желательно измѣнить существующій курсъ финансово-экономической политики въ отношеніи русскаго Дальняго Востока, съ цѣлью упроченія тамъ фактическаго вліянія русскихъ, а отсюда и созданія дѣйствительно національнаго дѣла. Въ этомъ случаѣ необходимо прежде всего поспѣшить съ организаціей кредита, въ которомъ нуждаются молодая дальневосточная торговля и оживляющаяся приамурская промышленность.

Японія и Россія въ Маньчжуріи.

Знакомясь съ положеніемъ промышленности и торговли, выясняя нужды главной торговой базы на русскомъ Дальнемъ Востокѣ—Владивостокскаго порта, я все время наталкивался на тѣсную экономическую и торгово-промышленную связь нашей дальневосточной окраины съ Маньчжуріей. Болѣе того, какъ римляне съ гордостью заявляли, что дороги всего міра ведутъ въ Римъ, такъ и я убѣдился, что главные интересы наши, въ отношеніи дальневосточной политики, сосредоточены на Маньчжуріи.

Изъ предыдущихъ двухъ главъ видно, что само по себѣ Пріамурье не имѣетъ тѣхъ рессурсовъ, которые могли бы послужить серьезнымъ факторомъ къ быстрому и успѣшному прогрессу въ области торговой и промышленной. Все сводится къ тому, въ какой мѣрѣ мы можемъ или, правильнѣе, должны использовать настоящій, вполнѣ благопріятный для насъ съ политической и экономической точекъ зрѣнія, моментъ въ отношеніи Маньчжуріи.

Вотъ почему, прежде чѣмъ непосредственно ознакомиться на мѣстѣ съ Маньчжуріей, съ ея экономической и торговой жизнью я проѣхалъ въ Японію и Китай, чтобы по возможности опредѣлить глубину экономической емкости этихъ двухъ государствъ, ихъ торговое тяготѣніе къ Маньчжуріи и Монголіи и шансы на завоеваніе рынковъ послѣднихъ.

Экономическое положеніе Японіи.

Японія поражаетъ прежде всего обиліемъ растительности—нѣтъ, кажется, и вершка земли, который не былъ бы раздѣланъ и засѣянъ; даже горные отвѣсы сплошь за-

сѣяны рисомъ; а такъ какъ послѣдній не можетъ расти на склонахъ и ему нужна влага, то пришлось избороздить отвѣсы площадками и залить ихъ водой. Съ этой цѣлью использованы всѣ ручьи, которые каскадами спадаютъ съ одной площадки на другую. При отсутствіи естественныхъ источниковъ на вершинахъ, орошеніе устроено снизу поэтажно, путемъ особыхъ насосовъ, на что потребовалось, конечно, огромное напряженіе труда и долгіе годы. И само собой разумѣется, что на этотъ титаническій трудъ японца подвинула безысходная нужда въ землѣ. Однако, производительность земледѣльческаго промысла не могла поспѣвать за наростаніемъ населенія, тѣмъ болѣе что наличность свободныхъ участковъ совершенно истощилась. Въ настоящее время площадь пахотной земли въ Японіи равняется 5.505.000 ціо (1 ціо равняется 0,9 десятины); земледѣльцевъ и вообще занимающихся сельскимъ хозяйствомъ насчитывалось въ 1903 г. 5.250.000 семействъ, а въ 1913 году 5.450.000 семействъ. Такимъ образомъ, доходомъ отъ земли при единственномъ занятіи, земледѣліи, живетъ 42% всего населенія Японіи и 20% населенія имѣетъ, помимо сельскаго хозяйства, другія побочныя занятія; при этомъ замѣчается пониженіе первой цифры за счетъ возростанія второй, что объясняется быстрымъ развитіемъ промышленности и торговли, отвлекающихъ значительный процентъ сельскаго населенія отъ обработки земли. Кромѣ того, самая производительность земли постепенно понижается; такъ въ періодъ 1904—1908 гг. получено главнаго хлѣба-риса по 51.430.000 коку (1 коку равняется 0,86 четверти), а въ 1909—1913 гг. по 48.500.000 коку; тоже самое наблюдается и въ отношеніе другихъ хлѣбовъ и прядильныхъ растеній.

Между тѣмъ, жизнь настойчиво требовала все новыхъ и новыхъ прибавокъ къ бюджету, тѣмъ болѣе что усиленный милитаризмъ прогрессивно увеличивалъ обложеніе. Въ виду этого, японскому населенію пришлось соразмѣрять свои требованія съ производительностью и оплатой

труда, постепенно умѣряя свои нужды даже въ предметахъ первой необходимости. И надо отдать полную справедливость ему въ этомъ—потребности японца въ отношеніи питанія, одежды и жилищъ сведены до минимума, а обязанности по выполненію труда и несенію государственныхъ налоговъ до высшей универсальности и высшаго напряженія. Горсть риса въ день, дешевый ситцевый халатъ, надѣтый на голое тѣло и служащій туалетомъ только въ центрахъ поселенія, въ полѣ же послѣдній исчерпывается одной повязкой, замѣняющей древній фиговый листъ; деревянные башмаки; исполненіе ассенизаціонной обязанности—развѣ все это не свидѣтельствуетъ объ экономическомъ тупикѣ Японіи? Требованія же личной и государственной жизни растутъ, обусловливая необходимость новаго напряженія труда, изысканія новыхъ источниковъ.

Единственнымъ исходомъ изъ создавшагося положенія и являются тѣ натиски Японіи, которые она время отъ времени производитъ на сосѣднія земли. Десять лѣтъ тому назадъ огромныя жертвы принесены ею ради присоединенія къ своей территоріи Кореи и Квантуна. Теперь, когда нѣсколько разрѣженная плотность населенія снова заполнилась новымъ приростомъ, когда на возстановленіе экономическаго равновѣсія страны и на упроченіе военной мощи потребовались новыя наростанія въ бюджетѣ, помыслы японцевъ все больше и больше обращены на остальную часть Маньчжуріи, плодородную и богатую лѣсами—Сѣверную. И не могу скрыть своего впечатлѣнія, что эти вожделѣнія японцевъ имѣютъ огромные шансы на успѣхъ. Создалось это впечатлѣніе изъ параллельнаго сопоставленія той работы въ области экономическаго завоеванія Маньчжуріи и той политики, которая исходитъ со стороны Японіи и Россіи. Въ то время, какъ первая энергично и неустанно проводитъ въ жизнь политику экономическаго завоеванія своихъ новыхъ вассальныхъ земель, используетъ каждый, обезпечивающій успѣхъ этой политики,

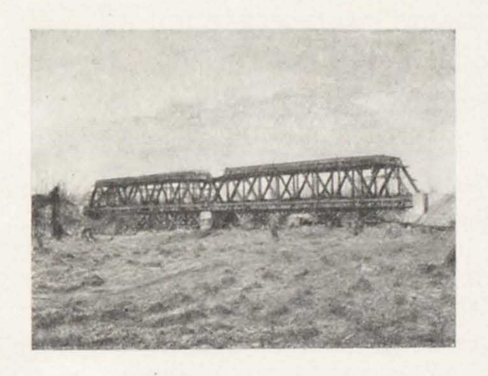


Рис. 12. Видъ моста черезъ рѣку Верхнее-Олонгро по окончанiи работъ установки и сборки фермъ. Верста 171-я. Пикетъ 162-22,50.



Рис. 13. Ледяное нагроможденiе на берегу рѣки Шилки у станцiи Часовинской во время вскрытiя рѣки Шилки весной 1913 года.



Рис. 14. Земельныя работы среди каменной розсыпи. Верста 239-я.



Рис. 15. Выемка версты 323-й. Пикетъ № 213.

моментъ, русскій дипломатическій міръ относится крайне пассивно къ Дальнему Востоку.

Въ послѣдующихъ строкахъ я подробно разовью свою мысль, сейчасъ же остановлюсь на той военной мощи и на томъ общественно-политическомъ воспитаніи населенія, которыя имѣютъ мѣсто въ Японіи.

Военныя силы Японіи.

Передъ минувшей войной Японія имѣла всего: 166 баталіоновъ, 55 эскадроновъ, 118 батарей, 20 баталіоновъ крѣпостной артиллеріи, 14 инжен. баталіоновъ и 13 обозныхъ. При мобилизаціи Японія могла выставить для военныхъ дѣйствій: 270 баталіоновъ, 81 эскадронъ, 170 батарей, 20 баталіоновъ крѣпостной артиллеріи, всего—320 тыс. Однако, вышеупомянутый запасъ въ 600 тыс. обученныхъ людей и усиленные наборы въ теченіе войны позволили японцамъ значительно развить свои силы формированіемъ уже во время войны 4-хъ новыхъ дивизій и къ концу войны у японцевъ было болѣе 600 тыс. войскъ.

По окончаніи войны рѣшено было довести армію мирнаго времени до 25 дивизій съ тѣмъ, чтобы при мобилизаціи при этихъ дивизіяхъ формировалось такое же количество резервныхъ дивизій, т. е. имѣть въ военное время 50 дивизій или около 1 милліона войскъ. Для исполненія этой программы, сформированныя во время войны дивизіи были оставлены и сформировано еще 2 дивизіи, въ настоящее время идетъ вопросъ о формированіи слѣдующихъ 2-хъ дивизій (для Кореи) по окончаніи коего въ Японіи будетъ—вѣроятно въ 1915 году—21 дивизія, а въ 1919 г. вѣроятно и всѣ 25. Тогда Японія, въ случаѣ войны, будетъ въ состояніи выставить 600 баталіоновъ, вмѣсто прежнихъ 300.

Число обученныхъ людей запаса доходитъ до 1.200.000 человѣкъ; кромѣ того, около 1.500.000 въ рекрутскомъ резервѣ и болѣе 2 милліоновъ въ ополченіи, что позволяетъ Японіи не только привести въ исполненіе намѣченныя формированія, но пойти, при надобности, дальше.

Для формируемыхъ при мобилизаціи войскъ все необходимое заведено болѣе, чѣмъ на половину; офицерскій составъ имѣется.

Послѣ войны армія получила новое ружье — немного отличное отъ прежняго, но съ остроконечной пулей. Артиллерія вся перевооружена орудіемъ Круппа; заведены: тяжелая и конная артиллеріи, устроена бригада сообщеній, постепенно развиваются воздухоплаваніе, безпроволочный телеграфъ и автомобильное дѣло.

Воспитаніе японца.

Но мощь японской арміи покоится не столько на наличности штыковъ, сколько на сознаніи патріотическаго долга и роковой необходимости пріобрѣтать новыя земли. Это сознаніе умѣло культивируется въ душѣ японца съ первыхъ дней его жизни. Начальная школа обязательна для каждаго японца; въ ней шесть лѣтъ подрядъ, съ 6 до 12 работаютъ въ классѣ и играютъ внѣ класса бокъ-о-бокъ будущіе офицеръ и солдатъ, будущіе крупный предприниматель и рабочій, будущіе государственный дѣятель и простой крестьянинъ. Дѣтскія радость и горе переживаются сообща. Здѣсь не случайно и не теоретически устанавливается взаимоотношеніе и органическая связь между японской интеллигенціей и простымъ народомъ. Само преподаваніе глубоко затрагиваетъ патріотическія чувства ребенка и упрочиваетъ ихъ съ малыхъ лѣтъ на всю жизнь. Какъ напримѣръ, сошлюсь на «Нравоучительную христоматію для начальныхъ школъ Японіи». На вопросъ — «Что такое вѣрноподданническій долгъ», ребенокъ заучиваетъ — «Японскій флотъ затопилъ суда у входа въ Портъ-Артуръ, чтобы русскій военный флотъ не могъ выходить изъ бухты. Этимъ наши воины совершили свой долгъ, мужественно работая и не жалѣя своей жизни». Христоматія положительно пестритъ подобнаго рода примѣрами. Такъ, во второй ея части, гдѣ помѣщены чисто-педагогическія указанія наставнику, какъ слѣдуетъ вести объясненія той или иной статьи, чтобы она лучше усвоилась учениками, находимъ слѣдующее. «Вниманію препо-

давателей», въ урокѣ «Его Величество Императоръ» предлагается: «1. На урокѣ о Государѣ Императорѣ учитель долженъ принять торжественный видъ, говорить повышеннымъ тономъ и выразить полнѣйшее почтеніе. Должно на практикѣ показать, какъ должно привѣтствовать Государя Императора. 2. Во-время настоящаго урока объяснить главный смыслъ народнаго гимна. 3. Настоящій урокъ должно пройти въ связи съ церемоніаломъ въ день рожденія Государя Императора. 4. Разсказывать о Государѣ Императорѣ должно постольку, поскольку это доступно дѣтямъ». Тутъ же, въ прилагаемыхъ образцахъ учительскаго разсказа, предлагается его форма. Привожу цѣлый рядъ отрывковъ изъ «Содержанія объясненія», помѣщенныхъ въ разныхъ §§,—«Императоръ», «Вѣрноподданническій долгъ» и т. д. Статьи эти систематически появляются въ каждый «школьный годъ», на которые (числомъ три) разбита «Нравоучительная христоматія». Такъ, учитель долженъ говорить «.... Дѣти. Каждый японецъ, по приказу Его Величества, долженъ храбро итти на войну. По прибытіи на театръ войны, разъ приказываетъ начальникъ, должно бросаться и въ огонь, и въ воду, и этимъ послужить Его Императорскому Величеству ....». «... Дѣти. Мы имѣемъ во главѣ такого выдающагося Государя Императора. Наше появленіе въ мірѣ въ такую великую эпоху, наше гражданство среди граждан великой Японской Имперіи по истинѣ великое счастье. При мысли объ этомъ, какъ мы можемъ небрежно относиться къ своей жизни. Постоянно тщательно сохраняя наставленіе, мы должны поступать достойно, соотвѣтственно великимъ милостямъ Его Величества..» «.. Вы, дѣти, уже учили о томъ, что долженъ исполнять вѣрноподданническій долгъ по отношенію къ Его Величеству Императору. Для васъ, японцевъ, образцовый примѣръ— команда на брандерахъ, пожертвовавшая своею жизнью и храбро исполнившая свои обязанности (въ войнѣ съ Россіей). И вы, дѣти, когда выростите, также должны

служить для Его Величества Императора». «..... Дѣти. Мы постоянно взираемъ на великія доблести Ихъ Величествъ, и должны слѣдовать Ихъ желаніямъ». Кончая «Годъ III» «Нравоучительной христоматіи», маленькій японецъ долженъ получить напутствіе отъ своего наставника. Содержаніе этого напутствія указывается наставнику въ педагогическомъ комментаріи къ статьѣ – «Добрый японецъ». Цѣль этого урока—повторить все пройденное. Привожу интересующія насъ выдержки: «Добрый японецъ тотъ (такъ должна начаться рѣчь педагога), кто соблюдаетъ Высочайшую волю Государя Императора и Государыни Императрицы, уважаетъ Царствующій Домъ, имѣетъ вѣрноподданническое сердце и преслѣдуетъ патріотическія цѣли...». «...Дѣти. Будьте приличны въ манерахъ, осторожны въ словахъ и дѣлахъ, прилежно занимайтесь науками, расширяйте кругъ вашихъ знаній, берегите свое здоровье, наблюдайте порядокъ, старайтесь быть отважными и терпѣливыми, стремитесь къ бережливости и простотѣ. Управляя собою подобнымъ образомъ, хорошо обращаясь съ людьми, при всевозможномъ стараніи на пользу общества и людей, вы поступите соотвѣтственно Высочайшей волѣ Его Величества. А это и есть путь для добраго японца...».

Такъ воспитывается съ юныхъ лѣтъ будущій японецъ, готовый безстрашно умереть на далекомъ полѣ битвы, упорно отстаивая благо своей родины и свято выполняя волю своего Императора.

Финансы Японіи.

Но ни этотъ экономическій минимумъ, при возростающемъ бюджетѣ государства, ни эта военная мощь, усиливаемая новыми дивизіями, ни это, наконецъ, поднятіе національныхъ чувствъ въ подростающемъ поколѣніи, выливающееся въ прочное сознаніе долга передъ родиной, не должны пониматься, какъ желаніе японцевъ выступить съ новой агрессивной политикой противъ Россіи. Современные финансы, современное экономическое положеніе страны исключаютъ для японцевъ всякую воз-

можность рѣшиться на новые потоки крови, на новые милліардныя затраты.

Финансы Японіи послѣ войны выразились слѣдующимъ образомъ (въ іенахъ):

	Доходы.	Расходы.
1898 годъ . . .	220.000.000	220.000.000
1908 » . . .	857.000.000	602.500 000
1911 » . . .	569.000.000	569.000.000

Такимъ образомъ, финансовое положеніе современной Японіи пережило въ теченіе послѣднихъ лѣтъ глубокія измѣненія и сильныя колебанія, подъ вліяніемъ русско-японской войны. По даннымъ Симада Сабуро, государственный долгъ Японіи увеличился послѣ войны въ 3,8 раза и возросталъ слѣдующимъ образомъ (въ іенахъ):

1903 годъ	530.000.000
1906 »	1.850.000.000
1910 »	2.500 000.000
1911 »	2.650 000.000

Наростаніе японскаго государственнаго долга, помимо военныхъ займовъ, сдѣланныхъ въ минувшую русско-японскую войну въ суммѣ 1½ милліарда іенъ, обусловливается также займами на различнаго рода казенныя предпріятія, какъ въ области желѣзно-дорожнаго дѣла, такъ и монополіи (табачной, соляной и камфарной).

Что же касается общаго національнаго богатства Японіи, то оно, по даннымъ японскихъ экономистовъ Экици Игараси и Катоми Такагаси, исчисляется въ 25 милліардовъ іенъ; а слѣдовательно государственный долгъ Японіи достигаетъ почти 12% всего національнаго богатства страны.

Дѣятельность японскихъ банковъ, хотя и показываетъ тенденцію къ значительному расширенію своихъ операцій, тѣмъ не менѣе она не достигла еще крупныхъ размѣровъ, не дала значительнаго наростанія въ періодъ послѣ войны.

	Число банковъ.	Капиталъ (утвержденный).
1905 годъ . .	2.230	522.000.000
1910 » . .	2.133	670.000.000

Торговля и промышленность Японіи.

Въ отношеніи торговли и промышленности Японія сдѣлала въ послѣднія десять лѣтъ крупные успѣхи: число различнаго рода предпріятій значительно увеличилось, размѣры вложенныхъ въ нихъ капиталовъ достигли крупныхъ цифръ, японскіе фабриканты успѣшно начинаютъ конкурировать на европейскихъ и американскихъ рынкахъ. Японская промышленность вызвана къ жизни и упрочилась въ странѣ исключительно заботами правительства. «Развитіе промышленности — первый національный долгъ» — говоритъ японскій экономистъ Такагаси.

Главной отраслью японской промышленности является производство шелковыхъ тканей. Число станковъ достигло въ 1911 году 750.000, выработавшихъ тканей на 250 мил. іенъ, въ то время какъ въ 1900 году производство опредѣлялось суммою въ 178 мил. іенъ. Прядильни для шелка сырца устраиваюся при широкомъ кредитѣ со стороны правительства; машины выписываются правительствомъ же и передаются за минимальную цѣну, на самыхъ льготныхъ условіяхъ. Наконецъ, устроена кондиціонная камера — это то, о чемъ мечтаютъ и русскіе фабриканты, но, къ сожалѣнію, какъ я указывалъ въ своей брошюрѣ «Наша промышленность», данная, неотложная въ текстильной промышленности, мѣра не встрѣчаетъ должнаго сочувствія въ нашихъ подлежащихъ вѣдомствахъ [1]).

Помимо шелка, значительныхъ размѣровъ достигаетъ и бумажное производство. Всего выдѣлывается почти на 40 мил. іенъ. Мукомольное дѣло также развивается въ Японіи и ежегодное производство опредѣляется теперь въ 20 мил. іенъ.

---

[1]) Желающихъ подробнѣе ознакомиться съ постановкой шелковой индустріи въ Японіи отсылаю къ прекрасной книгѣ: «The Silk Industry of Japon» любезно врученной мнѣ директоромъ Кондиціонной Камеры, при моемъ посѣщеніи послѣдней.

Въ общемъ ростъ японской промышленности достигъ значительныхъ размѣровъ въ послѣднія 6—7 лѣтъ, послѣ русско-японской войны. Такъ, въ 1905 году число предпріятій опредѣлялось цифрою 2.450, съ капиталомъ (оплоченнымъ и запаснымъ) въ 235 мил. іенъ, а въ 1911 году—4.000 предпріятій съ капиталомъ въ 700 мил. іенъ.

Внѣшняя торговля Японіи выразилась въ послѣдніе 4 года слѣдующимъ образомъ:

	1909.	1910.	1911.	1912.
Привозъ . . .	494,5	936,3	394,2	464,2
Вывозъ . . .	432,4	378,2	413,1	458,4

Такимъ образомъ, пассивность торговаго баланса Японіи имѣетъ характеръ постояннаго явленія, что показываетъ на зависимость страны отъ европейской индустріи, а послѣднее обстоятельство обусловливается, какъ мы видѣли выше, земельной стѣсненностью, при возрастающей цифрѣ бюджета.

Колоніальная политика Японіи.

Поэтому Японія возлагаетъ большія надежды на свои новыя колоніи—Корею, Сахалинъ и Квантунъ. Колоніальная политика въ этихъ провинціяхъ всецѣло направлена къ тому, чтобы за счетъ развитія въ нихъ промышленности и торговли вывести балансъ страны изъ пассивности. Съ этой цѣлью Японіей производятся значительныя затраты для наиболѣе раціональной эксплоатаціи колоніальныхъ богатствъ.

Въ Кореѣ правительство обратило вниманіе на продажу и культивированіе корня жень-шеня, отъ котораго надѣется получить доходъ по смѣтѣ на 1914 годъ до 3 мил. іенъ; цѣнность соляной монополіи опредѣляется правительствомъ въ 500 тыс. іенъ ежегодно. Внѣшняя торговля Кореи, опредѣлявшаяся до присоединеніи ея къ Японіи, въ 25 мил. іенъ, достигла въ настоящее время почти 100 мил. іенъ, изъ нихъ 50% падаетъ на долю японско-корейской торговли. Въ 1909 году правительство учредило спеціальный «Корейскій банкъ» (Ціо-

сенъ-Гинко), замѣнившій собою «Дай-ици-Гинко». Корейскій банкъ началъ дѣйствовать съ капиталомъ 10 мил. іенъ, открывъ свыше 15 отдѣленій и агентовъ въ наиболѣе важныхъ пунктахъ страны. Къ концу 1910 г. этотъ банкъ выпустилъ банкнотовъ на сумму 20 мил. іенъ. Въ 1905 г., въ цѣляхъ содѣйствія различнаго рода земледѣльческимъ и промышленнымъ предпріятіямъ, открыты спеціальные банки, которыхъ къ концу 1910 г. въ Кореѣ было 6 крупныхъ банкирскихъ конторъ этого типа и до 26 агентствъ. Общій капиталъ этихъ банковъ около 2.340.000 іенъ.

Кромѣ поименованныхъ банковъ, въ Кореѣ оперируютъ 4 другихъ банка, капиталъ которыхъ въ общей сложности составляетъ 1.580.000 іенъ.

Желѣзнодорожное строительство въ Кореѣ идетъ усиленнымъ темпомъ: въ настоящее время сооружены 4 линіи, протяженіемъ въ 800 миль и съ общимъ грузооборотомъ на сумму въ 4 мил. іенъ.

Сахалинъ (Карафуто), потребовавшій также значительныя суммы на приведеніе его въ болѣе культурное состояніе, начинаетъ оправдывать затраты: въ послѣднія 5 лѣтъ доходы выросли до 21,1 мил. іенъ, увеличившись на 100%.

Но не эти двѣ провинціи призваны, какъ совершенно откровенно заявляютъ сами японцы, поднять активность торговаго баланса страны—на Маньчжурію обращены всѣ ихъ помыслы и надо отдать полную справедливость, японцы упорно идутъ къ намѣченной цѣли, не жалѣя средствъ на экономическое закрѣпленіе за собой не только южной части этой провинціи, но и сѣверной.

Тайренъ (Дальній).

Главное экономическое значеніе на Квантунѣ имѣетъ несомнѣнно г. Тайренъ (Дальній), вслѣдствіе чего считаю интереснымъ привести свѣдѣнія изъ торгово-промышленной дѣятельности японцевъ въ этомъ порту.

Въ настоящее время Тайренъ играетъ роль главнаго торговаго центра. Въ этомъ городѣ населеніе состоитъ

изъ 105.000 человѣкъ, въ томъ числѣ 31.000 японцевъ. Торговое вліяніе его распространяется не только на Южную, но и на Сѣверную Маньчжурію, для которой названный городъ служитъ транзитнымъ портомъ для вводимыхъ иностранныхъ товаровъ и въ этомъ отношеніи онъ весьма успѣшно конкурируетъ съ русскимъ транзитнымъ портомъ для Сѣверной Маньчжуріи—Владивостокомъ, хотя оба они находятся почти на одинаковомъ разстояніи отъ Харбина. Въ дѣлѣ вывоза на иностранные рынки сѣверно-маньчжурскихъ продуктовъ Владивостокъ пока беретъ верхъ надъ Тайреномъ, въ дѣлѣ ввоза товаровъ изъ другихъ странъ его побѣждаетъ послѣдній.

Общій товарообмѣнъ Тайрена, по даннымъ японскаго министерства финансовъ,[1]) выразился въ 1912 году въ суммѣ 113.504.404 іенъ, при этомъ на вывозъ приходится 55.306.297 іенъ, а на привозъ—58.198.107 іенъ. Между тѣмъ, какъ еще въ 1910 году, по донесенію нашего консула въ Тайренѣ, оборотъ исчислялся въ 66 мил. іенъ. Главный предметъ вывоза составляютъ бобы и бобовые жмыхи: первыхъ вывезено въ 1912 году на сумму свыше 15 мил. іенъ, а бобовыхъ жмыхъ—на 13 мил. іенъ, причемъ тотъ недоборъ, который имѣлъ мѣсто въ 1912 году въ вывозѣ бобовъ изъ Владивостока, исключительно обязанъ соперничеству Тайрена.

Въ настоящее время въ Дальнемъ работаетъ до 40 маслобоень, изъ которыхъ 10 крупныхъ, а остальныя мелкія; средняя производительность маслобоень исчисляется приблизительно до 100 тысячъ ящиковъ масла. Съ изданіемъ приказа о возвращеніи пошлины на маньчжурскіе бобы, (изъ 43 сенъ съ 100 кинъ бобовъ, ввозимыхъ изъ-заграницы, 30 сенъ возвращается въ случаѣ, если изъ бобовъ приготовляются жмыхи и 13 сенъ, когда изъ нихъ выдѣлывается масло), ввозъ маньчжурскихъ бобовъ въ Японію можно считать совершенно безпош-

[1]) Annuarie Financier et Ekonomique du Japon, 1913.

линнымъ, разъ они будутъ вырабатываться на масло и жмыхи.

Довольно успѣшно развиваетъ Тайренъ и лѣсную торговлю, главнымъ образомъ за счетъ Сѣверной Маньчжуріи. Главнымъ потребителемъ лѣса въ Тайренѣ и Южной Маньчжуріи является южно-маньчжурская дорога. Ею ввозятся преимущественно сосновые брусья длиною отъ 24 до 36 футовъ, имѣющія въ отрубѣ 2—3 фута, и шпалы. Послѣднія идутъ преимущественно на строющуюся мукденъ-аньдунскую желѣзно-дорожную линію. Для потребностей южно-маньчжурской желѣзной дороги устроенъ въ Тайренѣ лѣсопильный заводъ, а въ настоящее время такой же заводъ устраивается и при желѣзнодорожныхъ мастерскихъ вблизи Тайрена. Въ 1912 году японская фирма «Такагаси» устроила въ Чанчунѣ лѣсопильный заводъ и начала поставлять харбинскій лѣсъ лѣснымъ фирмамъ и подрядчикамъ въ Тайренѣ и Южной Маньчжуріи на сравнительно льготныхъ условіяхъ.

Наиболѣе активна дѣятельность японцевъ въ Южной Маньчжуріи — здѣсь группируются главныя предпріятія страны, сюда стекаются капиталы, оживотворенные удивительной энергіей и кипучей предпріимчивостью. Чтобы судить, насколько успѣшно идетъ эксплоатація вновь пріобрѣтенной колоніи, достаточно остановиться на главномъ изъ южно-маньчжурскихъ предпріятій — это на желѣзнодорожной магистрали; валовой доходъ послѣдней, опредѣлившійся въ 1907 году въ 15 мил. іенъ, а чистая прибыль 2.600 тыс. іенъ, выразился въ 1912 году въ 25.700 тыс., а чистая прибыль въ 5.800 тыс. іенъ. Около этой дороги сгруппировался рядъ другихъ побочныхъ предпріятій: желѣзнодорожныя, пароходныя, заводы, гостиницы и пр. съ общимъ оборотомъ въ 50 мил. іенъ, при субсидіи правительства до 90 мил. въ теченіе послѣднихъ пяти лѣтъ.

Только этимъ энергичнымъ натискомъ и объясняется та странность, что Южная Маньчжурія, болѣе скудно

одѣленная природой, чѣмъ Сѣверная, въ три раза сильнѣе развила свой товарообмѣнъ. Такъ, общій товарооборотъ всей Маньчжуріи опредѣлялся въ 1912 году на сумму 200 мил. рублей, изъ нихъ на южную часть приходилось 160 мил. рублей, а на сѣверную—40 мил. рублей, т. е. 75% торговли падаетъ на Южную Маньчжурію.

Японская политика въ отношеніи своихъ колоній, Южной Маньчжуріи въ частности, вполнѣ опредѣленна и ясна—закрѣпить за собою экономически тѣ провинціи, которыя юридически не принадлежатъ ей, но находятся въ сферѣ вліянія. Для проведенія этой политики по отношенію Маньчжуріи, японское правительство, соблюдая величайшую корректность по адресу суверенитета Китая, настойчиво насаждаетъ все японское. Такъ, въ Квантунскомъ генералъ-губернаторствѣ, туземное населеніе хотя и управляется по своимъ законамъ, хотя и имѣетъ своихъ чиновниковъ, но всецѣло находится подъ контролемъ японскихъ властей. Китайскія таможни въ рукахъ японцевъ. Самое же главное это то, что всѣ отрасли торгово-промышленной дѣятельности въ Южной Маньчжуріи находятся въ японскихъ рукахъ. Достигнуто это планомѣрной политикой въ области созданія обстановки, которая могла бы стать жизненно необходимой для всего края. Японское правительство организовало здѣсь широкій банковскій кредитъ, учредило сѣть импортныхъ, экспортныхъ, комиссіонныхъ и транспортныхъ конторъ, установлены подтоварныя ссуды и негласныя скидки для японскихъ торговцевъ съ установленныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, а равно съ платъ за другія услуги дороги и портовъ. Національныя предпріятія находятъ полную поддержку со стороны всѣхъ представителей правительства и въ этомъ отношеніи наблюдается полная солидарность между отдѣльными вѣдомствами. Благодаря этой политикѣ, Тайренъ, подававшій сначала надежды стать интернаціональнымъ городомъ, едва насчитываетъ 100 душъ иностранцевъ, да и то больше чинов-

никовъ, торговыя же и промышленныя предпріятія исключительно въ рукахъ японцевъ. Даже такая, казалось бы, вполнѣ упрочившаяся англійская фирма по экспорту маньчжурскихъ бобовъ, какъ Самуель и К-°, и та вытѣснена изъ Тайрена и японцы стали полными господами бобоваго экспорта. Каменноугольное, мукомольное и цементное предпріятія сосредоточены также въ японскихъ рукахъ.

Вліяніе японской колоніальной политики не ограничивается одной торгово-промышленной сферой—оно распространяется и на земледѣльческую область. Японское правительство, совершенно справедливо учитывая огромное значеніе колонизаціи, съ точки зрѣнія закрѣпленія провинціи, намѣченной къ анексіи, распространило дѣйствія корейскаго колонизаціоннаго банка на Маньчжурію, пока въ предѣлахъ арендуемаго отрѣзка, но несомнѣнно это дѣйствіе охватитъ и Южную Маньчжурію. Кромѣ того, японское правительство стало выдавать и ипотечныя ссуды, не смущаясь тѣмъ, что Южная Маньчжурія юридически принадлежитъ другой странѣ. Даже если бы послѣ аренды эта провинція и перешла къ Китаю (что совершенно невѣроятно), то и въ такомъ случаѣ ипотечный кредитъ оправдаетъ свои назначенія и дважды можетъ обернуться. Словомъ, и въ данномъ случаѣ японская политика держится, совершенно иного курса въ Маньчжуріи чѣмъ Россія, какъ объ этомъ я скажу ниже.

Во всякомъ случаѣ полное присоединеніе Южной Маньчжуріи къ Японіи – вопросъ недалекаго будущаго, а съ нимъ тѣсно связанъ и вопросъ, близко затрагивающій интересы Россіи—это экономическое господство въ Сѣверной Маньчжуріи. Конечно, если политика Петербурга не измѣнитъ своего курса, попрежнему будетъ смотрѣть на Дальній Востокъ, какъ на малоинтересную, съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ, окраину, то начавшійся со стороны Японіи натискъ на Маньчжурію, закончившійся такъ успѣшно въ южной части

послѣдней, не остановитъ своего движенія и, въ концѣ концовъ, Россія будетъ совершенно вытѣснена изъ маньчжурскихъ предѣловъ. А чтобы быть готовой къ протесту со стороны Россіи, Японія и стремится къ усиленію своихъ боевыхъ силъ.

Дѣятельность Японіи. направленная къ укрѣпленію своего положенія въ Маньчжуріи, развивается съ такой стремительностью, что едва успѣваемъ слѣдить за результатами все новыхъ и новыхъ шаговъ ея въ этомъ направленіи. Такъ, сейчасъ на очереди вопросъ о передачѣ въ казну Южно-Маньчжурской желѣзной дороги со всѣми вспомогательными предпріятіями. Рѣчь идетъ о томъ, чтобы попутно съ продленіемъ до 99 лѣтъ срока аренды Квантунскаго полуострова, унаслѣдованной Японіей отъ Россіи по Портсмутскому трактату, взять въ аренду до того же срока и желѣзнодорожную полосу въ Южной Маньчжуріи. Органъ Корейскаго генералъ-губернатора «Сеулъ Прессъ» даже сообщаетъ, будто бы договоръ о такой арендѣ уже подписанъ.

Если это дѣйствительно такъ, то желѣзнодорожное предпріятіе, естественно, становится государственнымъ предпріятіемъ, по аналогіи съ торговымъ портомъ Тайренъ на Квантунѣ, а административная власть Квантунскаго генералъ-губернатора распространяется на желѣзнодорожную территорію вплоть до Чаньчуня, какъ арендная статья, связанная съ Квантуномъ и формой, и срокомъ аренды.

Сводя рѣшительныя дѣйствія Японіи по отношенію Маньчжуріи, мы получаемъ довольно осязательные результаты. Вотъ они:

1) Маньчжурія объявлена японской колоніей.

2) На Маньчжурію распространена дѣятельность Корейскаго колонизаціоннаго банка.

3) Усилены японскіе гарнизоны.

4) Получены концессіи на пять желѣзнодорожныхъ линій.

5) Приступлено къ изысканіямъ по линіи Чаньчунь-Таонаньфу.

6) Потребовано право свободнаго передвиженія и торговли для японскихъ подданныхъ во всѣхъ трехъ меньчжурскихъ провинціяхъ.

7) Право пріобрѣтать недвижимости повсемѣстно.

8) Подготовлено (или уже добыто) продленіе аренды Квантуна и полосы Ю.-М. ж. д.

9) Предрѣшено взятіе Ю.-М. ж. д. въ руки государства.

Колонизація Сѣв. Маньчжуріи.

Теперь посмотримъ, что сдѣлала Россія въ томъ же направленіи по отношенію Сѣверной Маньчжуріи.

Маньчжурія не только административно дѣлится на Сѣверную и Южную, но и самый характеръ мѣстности обоихъ отрѣзковъ значительно разнится. Сравнительно бѣдная по растительности, не тароватая черноземомъ, но зато болѣе правильно колонизованная Южная часть рѣзко смѣняется плодородной черноземной равниной, перерѣзываемой обширными дачами строевого лѣса. Въ этомъ отношеніи Сѣверная Маньчжурія напомнила мнѣ наши русскія степи съ ихъ мощнымъ пластомъ чернозема и невольно являлась мысль о томъ, что не въ тайгу суровую, на голодную и холодную жизнь, надо загонять нашего черниговца и полтавца, а сюда въ эти, привѣтливыя своей природой, богатыя дарами маньчжурскія степи. И въ этой мысли ничего нѣтъ невозможнаго—та колонизація Сѣверной Маньчжуріи, которая началась усиленнымъ темпомъ послѣ войны, та производительность зернового хозяйства, которая исчисляется сотнями мил. пудовъ, подтверждаютъ могучую потенціальность данной провинціи. За періодъ 1906—1913 гг. количество переселенцевъ достигло 2½ мил. душъ, что въ среднемъ приходится по 312.500 душъ въ годъ [1]). При этомъ главный контингентъ переселенцевъ составляютъ китайцы

[1]) По частнымъ свѣдѣніямъ число вселившихся достигаетъ 5 мил. душъ.

и японцы. Русская же колонизація Сѣверной Маньчжуріи идетъ крайне медленно.

Виновато въ этомъ случаѣ то инертное, а порой и прямо враждебное отношеніе къ русскому колонизаціонному натиску, которое послѣдній встрѣтилъ со стороны вѣдомствъ. Прежде всего, переселенецъ долженъ былъ селиться и устраиваться за свой рискъ и страхъ, ибо политика наша въ отношеніи Маньчжуріи не имѣла ничего опредѣленнаго и то, что стоитъ колонизатору многихъ жертвъ, завтра же можетъ погибнуть у него. Вотъ почему русскіе переселенцы вынуждены жаться въ предѣлахъ тѣхъ сравнительно небольшихъ по площади земель, какія имѣлись въ полосѣ отчужденія, и лишены возможности перейти на огромныя пустующія пространства внѣ этой полосы.

Враждебна колонизаціи и та земельная политика, которая создалась у Восточно-Китайской дороги, а именно послѣдняя вовсе не считается съ возможностью созданія въ Маньчжуріи культурныхъ русскихъ сельско-хозяйственныхъ экономій.

Такъ или иначе, несмотря на всѣ встрѣтившія препятствія, русскія поселенія въ послѣдніе годы начали возникать, даже въ такомъ, казалось бы, мало пригодномъ для сельскаго хозяйства районѣ, какъ расположенный по западной линіи къ сѣверу отъ Хингана. По сообщенію г. Усачевскаго въ Обществѣ Русскихъ Оріенталистовъ, въ этомъ районѣ теперь уже имѣется до 3.000 десятинъ земли занятой русскими хозяйствами.

Эти русскіе засельщики Маньчжуріи, обратившіеся къ занятію сельскимъ хозяйствомъ, являются ядромъ, около котораго, при благопріятныхъ условіяхъ, скопятся новые десятки тысячъ русскихъ земледѣльцевъ и тѣмъ создается въ Маньчжуріи прочный осѣдлый элементъ, пришедшій сюда не ради случайной наживы на болѣе или менѣе короткое время, а для постояннаго поселенія. Если намъ нужно прочно осѣсть въ Маньчжуріи, если

намъ нужно занять ее болѣе основательно, то необходимо для этого опереться на наиболѣе осѣдлый элементъ— на русскихъ земледѣльцевъ и всѣми мѣрами содѣйствовать развитію здѣсь русскаго земледѣлія.

Наиболѣе трудно во всякомъ дѣлѣ начало. То же самое и съ русскимъ земледѣліемъ въ Маньчжуріи: наиболѣе трудную работу и наибольшее количество испытаній и неудачъ пало на долю піонеровъ его. Прежде всего недостаточное знакомство съ мѣстными условіями, климатическими и почвенными, создавало на первыхъ порахъ для многихъ земледѣльцевъ неудачи въ ихъ промыслѣ, вело къ значительнымъ убыткамъ, расхолаживавшимъ отъ дальнѣйшаго занятія хозяйствомъ. Затѣмъ трудность создать хозяйство вдали отъ родины, не имѣя подъ руками надлежащаго примѣра и руководительства и неимѣя поблизости мѣста, гдѣ можно пріобрѣсти необходимый живой и мертвый инвентарь хозяйства, а главное отсутствіе болѣе или менѣе прочной осѣдлости на землѣ, все это вызывало у многихъ разочарованіе въ возможности и выгодности заниматься здѣсь сельскимъ хозяйствомъ и заставляло у менѣе энергичныхъ людей опускаться руки.

Главнымъ тормазомъ къ широкому развитію сельскохозяйственной дѣятельности русскаго населенія въ полосѣ отчужденія, гдѣ имѣются десятки тысячъ десятинъ удобной для земледѣлія земли, надо признать то обстоятельство, что до настоящаго времени земли въ полосѣ отчужденія сдавались въ аренду для сельско-хозяйственнаго пользованія одинаково какъ русскимъ, такъ и китайцамъ по конкурентной цѣнѣ на короткій срокъ на 2—3 года, рѣдко болѣе. Въ данномъ случаѣ не требуется доказательствъ тому, что при условіи краткосрочности аренды немыслимо вести правильное хозяйство, а возможно только хищническая эксплоатація земли, ведущая къ быстрому ея истощенію. Благодаря этому, тѣ доходы, которые извлекаются Кит.-Вост. дорогой, вслѣдствіе бы-



Рис. 16. Бараки, заполненные отъ пробившейся внутрь ихъ подпочвенной воды.



Рис. 17. Ледяные сталактиты въ штольнѣ выемки версты 536-й, разрабатываемой англійскимъ способомъ.

страго роста арендныхъ цѣнъ, вызываемаго такимъ порядкомъ сдачи, съ истощеніемъ земли сойдутъ на нѣтъ.

Наиболѣе отвѣчающимъ и интересамъ дороги, и интересамъ русскаго дѣла въ Маньчжуріи нужно признать иной порядокъ, а именно: для насажденія культурныхъ, правильно поставленныхъ, нехищническихъ хозяйствъ и для развитія земледѣльческой колонизаціи въ ней необходимо: 1) сдавать землю русскимъ арендаторамъ для сельско-хозяйственнаго пользованія на сроки не менѣе 10 лѣтъ; желающимъ же на срокъ до окончанія аренды дороги поставить условіемъ возведенія болѣе или менѣе капитальныхъ хозяйственныхъ построекъ на участкѣ, ежегодную распашку для своего хозяйства извѣстной части земли, обзаведеніе опредѣленнымъ количествомъ живого и мертваго инвентаря, а главное—воспрещеніе передачи снятаго участка другимъ лицамъ даже на одинъ годъ; 2) такую долгосрочную аренду допускать только для русскихъ подданныхъ; 3) арендныя цѣны, при сдачѣ въ долгосрочную аренду, установить въ зависимости отъ почвенныхъ, климатическихъ и экономическихъ условій данной мѣстности, съ тѣмъ однако, чтобы онѣ не были слишкомъ обременительны для хозяйства, особенно для начинающихъ заниматься имъ, въ цѣляхъ привлеченія большаго числа переселенцевъ и созданія ими прочныхъ хозяйствъ.

Такъ какъ наиболѣе желательнымъ яляется насажденіе въ Маньчжуріи русскихъ мелкихъ крестьянскихъ хозяйствъ, какъ дающихъ возможность осѣдать на землю большему числу русскихъ семействъ и независимыхъ отъ наемнаго труда китайцевъ, то, казалось бы, необходимо ограничить сдачу земли крупными участками въ долгосрочную аренду до возможнаго минимума, перенеся весь центръ тяжести на сдачу ея мелкими участками.

Общая производительность сѣверо-маньчжурскаго земледѣльческаго промысла исчисляется въ 300 мил. пуд.

Главными хлѣбами являются пшеница и бобы, которыхъ вывозится за предѣлы Маньчжуріи до 60 мил. пуд.

Соотвѣтственно этому и торговая дѣятельность, по преимуществу вывозная, сосредоточилась, главнымъ образомъ, на этихъ двухъ продуктахъ, а равно, благодаря ихъ производству, развилась мукомольная промышленность.

Промышленность и торговля въ Сѣв. Маньчжуріи.

Возникшая въ Маньчжуріи, въ округѣ Харбина, въ 1901—1902 года мукомольная промышленность въ первое время своего существованія, будучи обезпечена емкимъ рынкомъ Забайкалья и Приамурья, имѣла всѣ шансы на процвѣтаніе. И, дѣйствительно, эта отрасль промышленности достигла столь крупныхъ размѣровъ, что въ періодъ русско-японской войны была въ состояніи покрыть потребность въ мукѣ всей нашей огромной арміи, чѣмъ безусловно оказала немаловажную услугу отечеству. Такимъ успѣхомъ мукомолы обязаны широкой поддержкѣ со стороны всей окраинной администраціи, причемъ таковая поддержка часто и охотно обѣщалась имъ и въ будущемъ. Ободренные подобнымъ отношеніемъ промышленники не жалѣли ни средствъ, ни труда, ни энергіи на усовершенствованіе своихъ, оборудованныхъ на спѣхъ, предпріятій, согласно новѣйшихъ требованій мукомольной техники. Къ сожалѣнію, эти обѣщанія такъ и остались лишь обѣщаніями – въ послѣдующемъ мукомолъ не только не получилъ ожидаемой поддержки, но, наоборотъ, политика послѣднихъ лѣтъ направлена какъ бы на уничтоженіе возникшей при столь благопріятныхъ обстоятельствахъ промышленности.

Послѣ закрытія порто-франко и 50-верстной полосы, вызвавшаго для маньчжурской мукомольной промышленности потерю забайкальскаго и приамурскаго рынковъ, мукомолы сосредоточили свое вниманіе на рынкахъ Китая. Съ этою цѣлью въ 1910—911 гг. были открыты склады въ Шанхаѣ, Тяньцзинѣ, Чифу и повсѣмѣстно въ Южной Манчьжуріи. Успѣшно проведя первый операціонный годъ, 1911-й, благодаря неурожаю пшеницы въ Аме-

рикѣ, русскіе мукомолы должны были убѣдиться въ томъ, что при современныхъ условіяхъ конкуренція съ американцами для нихъ немыслима. Дѣйствительно, если только уяснить себѣ, что американцы платятъ за провозъ кулька муки въ 55 фунт., отъ Санъ-Франциска до Шанхая, т е. за 9.000 верстъ всего 10 коп., русскій мукомолъ платитъ 12 коп. за разстояніе въ 220 верстъ отъ Харбина до Куанчендзы, то станетъ понятно, почему русскія фирмы, при всемъ желаніи проникнуть въ Южную Маньчжурію, ничего не могутъ сдѣлать. Японцы, желающіе въ послѣднее время во что бы то ни стало эмансипироваться на рынкахъ, входящихъ въ ихъ сферу вліянія, отъ американцевъ, давно уже учли это обстоятельство и на провозъ муки выработали на своей дорогѣ тарифъ въ 1/83 съ пуда версты. Но примѣненіе этого тарифа къ нашей мукѣ они, однако, поставили въ зависимость отъ пониженія провоза на нашей дорогѣ японской мануфактуры, что, конечно, нельзя признать выигрышнымъ для насъ требованіемъ, ибо русская мануфактура сама нуждается въ огражденіи отъ японской и китайской.

Для снабженія Южнаго Китая былъ бы очень удобенъ путь черезъ Владивостокъ, тѣмъ болѣе, что этотъ портъ связанъ регулярнымъ сообщеніемъ съ Шанхаемъ посредствомъ субсидируемаго правительствомъ пароходства Добровольнаго Флота. Но, какъ я уже говорилъ выше (см. II главу), пароходы этого національнаго субсидированнаго предпріятія предпочитаютъ итти изъ Владивостока въ Шанхай пустыми, а не грузиться маньчжурской мукой по пониженнымъ фрахтамъ И такая политика Добровольнаго Флота, въ союзѣ съ таможенными и тарифными условіями, привела къ тому, что маньчжурская мукомольная промышленность окружена какъ бы непроницаемымъ кольцомъ и сфера дѣятельности послѣдней должна ограничиться рынкомъ Сѣверной Маньчжуріи.

Но и здѣсь наше же русское правительство стремится поставить мукомольную промышленность въ значительно худшее, по сравненію со всѣми однородными иностранными предпріятіями, положеніе. Такъ «Русское Мукомольное Т-во», какъ работающее заграницей, акціонерное общество обязано публичною отчетностью. Имѣя отдѣленіе во Владивостокѣ, оно исправно платило государственный промысловый налогъ только по оборотамъ владивостокскаго дѣла, нынѣ же амурская казенная палата, ссылаясь на предписаніе изъ Петербурга, дала знать, что «предпріятіе подлежитъ обложенію промысловымъ налогомъ по совокупности прибылей, получаемыхъ за операціи не только въ Имперіи, но и заграницею (въ Маньчжуріи)» и требуетъ немедленнаго довзноса налога по прибыли Харбинскаго дѣла за предыдущіе годы. Въ Харбинѣ существуетъ много иностранныхъ акціонерныхъ и другихъ предпріятій, работающихъ на тѣхъ же рынкахъ, что и указанное т-во, но всѣ они освобождены отъ этихъ весьма значительныхъ накладныхъ расходовъ и примѣненіе этой мѣры лишитъ предпріятіе возможности конкурировать съ однородными мѣстными иностранными предпріятіями. Я лично слышалъ, что разъ послѣдняя не будетъ отмѣнена, то русское мукомольное дѣло въ Харбинѣ будетъ передано въ руки японцевъ, которые уже пріобрѣли здѣсь одну мельницу.

Наиболѣе серьезное значеніе въ нашихъ сношеніяхъ съ Маньчжуріей, а отсюда съ Китаемъ и Японіей принимаетъ торговля бобами. Отпускъ бобовъ съ 7,4 мил. пудовъ въ 1908 году возросъ въ сезонъ 1911—1912 гг. до 23,6 мил. пудовъ. Однако, рядъ причинъ, о которыхъ скажу ниже, начинаетъ отрицательно сказываться и на этой отрасли нашей торговли. Такъ, въ сезонъ 1912—1913 гг. вывезено уже 20,6 мил. пудовъ, т. е. на 3 мил. пудовъ меньше предыдущаго; между тѣмъ, урожай бобовъ въ 1912 году былъ на 30% выше сбора 1911 года,

а слѣдовательно и вывозъ долженъ былъ повыситься на 5 мил. пудовъ. Въ общемъ, такимъ образомъ недовывозъ опредѣляется въ 8 мил. пудовъ.

Главная причина такого паденія экспорта бобовъ — повышеніе тарифныхъ ставокъ на Китайской Восточной дорогѣ. Введеніе этого тарифа сразу отвлекло грузы, какъ я уже говорилъ въ главѣ о Владивостокскомъ портѣ, на Тайренъ и не для дальнѣйшаго слѣдованія ихъ заграницу, а для предварительной переработки на масло, причемъ жмыхи остаются въ Японіи, какъ удобрительный тукъ, а масло, въ видѣ фабриката, поступаетъ на иностранные рынки.

Послѣдовавшее между Китайской Восточной и Южно-Маньчжурской дорогами тарифное соглашеніе способствуетъ уходу бобовъ на Южно-Маньчжурскую дорогу: раньше бобы возились трактомъ въ Куаньченцзы-Чаньчунь, а теперь, въ виду того, что въ Дальнемъ цѣны существуютъ всегда выше на 7—10 коп. на пудъ, вслѣдствіе усиленной переработки въ масло, чѣмъ во Владивостокѣ, экспортеры предпочитаютъ отправлять бобы прямо, по установленному прямому сообщенію, въ Тайренъ. Поэтому, если тарифъ Китайской Восточной желѣзной дороги на бобы не будетъ измѣненъ, то слѣдуетъ ожидать, что въ скоромъ времени бобы будутъ переотправляться въ Тайренъ даже съ западныхъ станцій.

Кромѣ того, необходимо облегчить покупку экспортнаго зерна, путемъ введенія на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, какъ это практикуется на россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, учета дубликатовъ не только по погрузкѣ зерна въ вагоны, но если зерно, въ виду недостатка вагоновъ, не можетъ быть погружено, а должно лежать нѣкоторое время въ ожиданіи очереди. Самое горячее время экспорта бобовъ совпадаетъ съ перевозкою новобранцевъ солдатъ и поэтому весьма чувствительно отзывается недостатокъ порожнихъ вагоновъ и невозможность со стороны Китайской Восточной желѣзной дороги

принимать все имъ предъявляемое количество зерна въ указанный періодъ.

Денежная валюта.

Затѣмъ общій для всей хлѣбной и бобовой торговли тормазъ—это неустойчивость денежной валюты.

Въ послѣдніе 2—3 года особенно развилась покупка бобовъ экспортерами въ гор. Ху-лан-чэнѣ въ 30 верстахъ отъ Харбина и въ гор. Шуан-чэн-пу. Въ этихъ городахъ экспортеры, также какъ и мельники, стали нанимать китайскіе дворы со складочными помѣщеніями. Туда отправлялись служащіе и артельщики, привозились мѣшки, вѣялки и т. п. Въ занятыхъ дворахъ производятся ссыпка зерна, взвѣшиваніе, чистка на вѣялкахъ, набивка въ мѣшки, послѣ чего хлѣбъ вывозится на станціи дороги для дальнѣйшей отправки. Изъ города Ху-лан-чэнъ хлѣботорговцы постепенно стали подвигаться въ глубь страны преимущественно на сѣверо-востокъ отъ гор. Ху-лан-ченъ, откуда подвозилась большая часть зерна--въ городъ Суй-хуа-фу, въ 120 верстахъ отъ Харбина и, наконецъ, въ гор. Тункэнь въ 220 верстахъ. Нѣкоторыя экспортныя фирмы обосновались на границы Монголіи, въ гор. Бодунэ, въ 190 верстахъ отъ Харбина и стали распространять свою дѣятельность по закупкамъ хлѣба къ сѣверу отъ Бодунэ, въ долинѣ рѣки Нонни. Для хлѣба сплавляемаго по рѣкѣ Нонни изъ города Далайфу на р. Сунгари, у устьевъ р. Нонни экспортеры образовали свои склады на пристани Морго-ту. Точно также экспортеры стали образовывать зимой склады хлѣба у пристаней рѣки Ху-лан-хэ, для сплава хлѣба въ Харбинъ во время навигаціи. Словомъ, въ какихъ-нибудь 3 года экспортеры довольно энергично распространили свою дѣятельность по покупкѣ хлѣба вглубь страны, въ китайскіе города, чѣмъ, собственно говоря, и наладилась правильная торговля хлѣбомъ, начавшая принимать въ послѣднее время устойчивый и вполнѣ организованный порядокъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, покупки хлѣба во всѣхъ перечисленныхъ городахъ, болѣе отдаленныхъ отъ желѣз-

ной дороги, стали совершаться исключительно на китайскую валюту, дяо, такъ какъ рубли китайцами не принимаются. Причина очень простая: китайцы, крестьяне и мелкіе скупщики хлѣба, всѣ свои денежные обороты совершаютъ внутри страны, въ ограниченномъ районѣ. Иностранная валюта въ этихъ мѣстахъ не имѣетъ хода. Казенныя подати и налоги принимаются только китайскими деньгами; на тѣ же деньги покупаются въ мѣстныхъ лавкахъ товары первой необходимости. Отсюда понятно, почему за проданный хлѣбъ требуется китайскія деньги и не принимаются русскіе рубли, требующіе ранѣе размѣна на ходовую китайскую валюту. Крупныя китайскія фирмы болѣе значительные платежи, случается, принимаютъ и въ русской валютѣ, но это зависитъ отъ ихъ согласія. Въ этихъ случаяхъ расчеты производятся въ Харбинѣ. Болѣе осторожные экспортеры, не желающіе рисковать отъ хунхузовъ при перевозкѣ болѣе крупныхъ денегъ въ китайскіе города, въ китайской валютѣ, стали практиковать уплату за купленные бобы чеками въ рубляхъ на свои харбинскіе конторы и Отдѣленіе Русско-Азіатскаго Банка въ Харбинѣ. Къ подобному способу оплаты могли прибѣгать лишь болѣе солидныя экспортныя фирмы, извѣстныя китайцамъ и пользующіяся полнымъ довѣріемъ китайскихъ торговыхъ фирмъ на мѣстахъ. Иначе чеки не принимаются Для болѣе мелкихъ торговцевъ и случайныхъ покупателей хлѣба операціи съ чеками не доступны. Однако, и чеки принимаются не всѣми китайцами, независимо даже отъ извѣстности и солидности выдающаго ихъ экспортера. Обыкновенно чеки принимаютъ болѣе крупныя китайскія фирмы, имѣющія денежные расчеты въ Харбинѣ на рубли, или же платежи въ такихъ городахъ, какъ Шанхай, Инкоу, Тяньцзинъ, куда совершаются ими переводы рублей изъ Харбина въ ланахъ серебра и долларахъ, хотя бываетъ и такъ, что если фирма, продавшая хлѣбъ, не нуждается въ рубляхъ, то она обмѣниваетъ чекъ на китайскія деньги у

другой фирмы, имѣющей расчеты въ Харбинѣ или переводы на другіе города.

Изъ сказаннаго слѣдуетъ сдѣлать выводъ, что насколько русская валюта со временемъ можетъ стать болѣе постояннымъ денежнымъ знакомъ въ хлѣбной торговлѣ русскихъ съ крупными китайскими фирмами, настолько это практически трудно осуществимо въ торговлѣ на мѣстахъ съ крестьянами и мелкими коммерсантами—китайцами. Хлѣбная кампанія 1912—13 гг. стала протекать при рѣзко измѣнившихся условіяхъ. Курсъ китайскихъ кредитокъ, дяо, сталъ неудержимо понижаться. Цицикарскій дяо, съ средняго курса, равнаго 5 дяо за 1 руб., или 1 дяо—20 коп. упалъ до 20 января 1913 года до 10 дяо за 1 руб., или дяо стало стоить 10 коп. Въ то же почти время гиринскій дяо съ средняго курса, равнаго 4,3 дяо за 1 руб., или 1 дяо—23 коп. понизился до 8,33 дяо за одинъ рубль и дяо стало стоить 12 копѣекъ. Въ обоихъ случаяхъ дяо понизилось въ цѣнѣ въ 2 раза. Пониженіе дяо, быть можетъ, пошло бы еще дальше, если бы не вмѣшались китайскія губернскія власти, въ рукахъ которыхъ, или вѣрнѣе состоящихъ при нихъ провинціальныхъ банковъ, исполняющихъ обязанности губернскихъ казначействъ, сохраняются обезпеченія—наличное серебро, подъ которое ими выпущены дяо. Такое вмѣшательство властей сдѣлало лишь то, что китайскіе купцы перестали совершенно вѣрить въ дяо, которое, такимъ образомъ, окончательно обезцѣнилось. Убытокъ отъ пониженія стоимости дяо больше всего понесли китайскія торговыя фирмы, потерявъ на имѣющихся у нихъ наличныхъ дяо половину своего состоянія. Понесли убытки и русскіе и иностранные экспортеры, запасшіеся этой кредиткой въ началѣ хлѣбной кампаніи, хотя и въ меньшей степени, нежели китайцы. Одновременно съ этимъ, разумѣется соотвѣтственно поднялся курсъ русскаго рубля.

Таможенные порядки.

Нашу торговлю зерномъ въ Маньчжуріи стѣсняютъ и таможенные порядки въ Китаѣ.

Китайская рѣчная таможня прежде всего взимаетъ несправедливую пошлину. Навигація за все лѣто не болѣе 180 дней, изъ коихъ слѣдуетъ высчитать 30 дождливыхъ дней, когда работа не производится. Остается слѣдовательно всего 150 рабочихъ дней. Контора таможни открыта съ 9 часовъ до 12 и съ 2 до 5 часовъ дня. Кто не успѣлъ до этого времени уплатить сборы, несмотря на то, что онъ можетъ съ утра ожидать очереди, вынужденъ притти на другой день. Тоже самое съ пароходами, которые должны представить свое заявленіе не позднѣе 3 часовъ дня, иначе пароходъ не въ правѣ уйти въ тотъ же день или на другой день утромъ, а долженъ потерятъ цѣлыя сутки.

Прежде всего возникаетъ вопросъ, почему харбинскія мельницы должны платить пошлину за зерно, которое доставляется имъ на пароходахъ или джонкахъ изъ той же самой Гиринской провинціи лишь потому, что отсутствіе мостковъ черезъ маленькія рѣчки, не даетъ возможности лѣтомъ подвозить зерно гужемъ къ Харбину. Идущее зерно изъ Цицикарской провинціи, доставляемое въ Харбинъ зимою гужемъ, обкладывается пошлиной за переходъ товара изъ одной провинціи въ другую. Рѣчная таможня взыскиваетъ ввозную пошлину за всякое зерно безразлично изъ какой провинціи таковое ввозится. Взыскивается пошлина въ одну и въ другую сторону не только за товары, но также за инвентарь (вѣсы, вѣялки и проч.); за старые мѣшки, отправляемые подъ насыпку зерна въ города по рѣкѣ Сунгари, за порожнія бочки изъ подъ спирта и проч.

Взыскивается также ввозная пошлина за зерно, подвозимое только къ Харбину съ верховьевъ рѣки Сунгари, несмотря на то, что зерно это въ Харбинѣ лишь перегружается и увозится въ Благовѣщенскъ или Хабаровскъ. Китайская таможня въ этомъ случаѣ указываетъ на ихъ постановленіе, согласно которому взыскивается пошлина за подвозимое къ Харбину зерно, а не только за ввозимое.

Взиманіе пошлины за мѣшки, обращающіеся между Харбиномъ и зерновыми пунктами — несправедливо, то же самое за матаузъ, вѣсы и проч.; за тѣ предметы, за какіе при ввозѣ въ Маньчжурію пошлина была уплачена, при окончаніи навигаціи, разъ инвентарь этотъ обратно привозится въ Харбинъ, вторично взимается пошлина. Еще два года тому назадъ рѣчная таможня разрѣшила безпошлинно вывозить вторично то количество мѣшковъ, которое прибыло съ зерномъ съ рѣки, но съ прошлаго года эту льготу отмѣнила, исходя изъ той точки, что по ихъ уставу взимается пошлина также за старые мѣшки. Изъ этихъ соображеній китайская таможня на станціяхъ Пограничная и Маньчжурія не разрѣшаетъ льготный ввозъ мѣшковъ, отправляемыхъ съ зерномъ въ Уссурійскій или Забайкальскій край.

Въ кругъ обязанностей рѣчной таможни входятъ обставленіе фарватера по рѣкѣ Сунгари, указаніе глубины въ Сансинскомъ перекатѣ и проч., но это, къ сожалѣнію, крайне неаккуратно выполняется. Таможня обязана указать глубину воды отъ 3 до 6 футовъ ниже дѣйствительности, чтобы не поставить пароходы въ затруднительное положеніе, такъ какъ до прихода ихъ вода можетъ понижаться, и на Сансинскомъ каменистомъ перекатѣ можетъ случиться аварія. Между тѣмъ, установлено, что указанія глубины фарватера очень часто разнятся съ дѣйствительной глубиной до 1 фута, что также причиняетъ немалый ущербъ пароходчикамъ, которые могли бы взять большіе грузы по пути, если бы имѣли точныя свѣдѣнія о глубинѣ фарватера.

Лѣсопромышленность. Главное же богатство Сѣверной Маньчжуріи, особенно арендованной нами полосы, составляютъ лѣса.

Китайская Восточная желѣзная дорога проходитъ отъ ст. Маньчжуріи до Хокэ на протяженіи 200 верстъ по степи, вблизи отъ рѣки Хайларъ, по лѣвому ея берегу. Отъ станціи Хокэ она вступаетъ въ западныя предгорія Большого Хингана и идетъ безлѣсными долинами рѣки

Хайларъ и ея притока Унуръ до станціи Мяньдухэ на протяженіи 81 версты. Здѣсь она уже вступаетъ въ горно-лѣсную часть Хингана, по которой и идетъ до станціи Баримъ включительно на протяженіи 147 верстъ. Отъ Барима дорога по долинѣ рѣки Ялъ постепенно выходитъ на обширную безлѣсную долину рѣкъ Нонни и Сунгари, по которой идетъ до станціи Эрцендяньцзы на протяженіи 505 верстъ. Отъ Эрцендяньцзы дорога снова вступаетъ въ горную и лѣсную мѣстность, по которой и идетъ до станціи Пограничная на протяженіи 454 верстъ. На послѣднемъ отрѣзкѣ желѣзной дороги лѣсистая мѣстность прерывается только безлѣсной долиной рѣки Муданьцзяна на 54 версты; слѣдовательно лѣсомъ она проходитъ на восточномъ своемъ участкѣ около 400 верстъ. Южный участокъ дороги отъ станціи Харбинъ до станціи Куанченцзы (Чунчанъ) проходитъ по пашнямъ густо заселенной мѣстности и потому безлѣсной, хотя рѣки Сунгари и Ляляньхэ, которыя она пересѣкаетъ, въ верховьяхъ богаты лѣсомъ.

Такимъ образомъ, изъ общаго протяженія дороги въ 1.613 верстъ она проходитъ степями и полями 1.012 верстъ и черезъ лѣсныя площади на протяженіи 601 версты.

Въ этомъ лѣсистомъ районѣ русскимъ подданнымъ принадлежитъ рядъ концессій, гдѣ ежегодно заготовляется лѣсныхъ матеріаловъ на сумму до 5 милліоновъ рублей. Высокое качество сѣверно-маньчжурскаго лѣса, съ одной стороны, и обширность возможныхъ для сбыта его внѣшнихъ рынковъ (не только на Дальнемъ Востокѣ, но также и въ Западной Европѣ), съ другой—могли бы обезпечить русской лѣсопромышленности болѣе широкое развитіе. Но до настоящаго времени названная промышленность не имѣла возможности использовать выгодъ своего положенія, вслѣдствіе ряда неблагопріятныхъ условій.

На созванномъ Биржевымъ Комитетомъ совѣщаніи

выяснилась слѣдующая картина состоянія русскаго лѣсного промысла.

Лѣсные матеріалы находятъ сбытъ, во-первыхъ, на Китайско-Восточную жел. дорогу, во-вторыхъ, для надобностей мѣстнаго вольнаго рынка, и въ-третьихъ, на экспортъ въ Южную Маньчжурію и въ иностранныя государства.

Главнымъ потребителемъ лѣса до сего времени являлась желѣзная дорога. Поэтому условія поставки для нея лѣсныхъ матеріаловъ оказываютъ наибольшее вліяніе на то или иное состояніе лѣсопромышленности.

Желѣзная дорога, придерживаясь общей политики россійскихъ дорогъ—сдать подрядъ по возможности по низкимъ цѣнамъ, совершенно не учитываетъ ряда тѣхъ неблагопріятныхъ моментовъ, которыми обставлена русская лѣсная торговля въ Маньчжуріи. Такъ, въ 1911 году политическія осложненія въ Китаѣ повлекли за собой повышеніе заработной платы на 60%, такъ какъ привлеченіе рабочей силы чрезвычайно затруднилось. Опасеніе политическихъ безпорядковъ остановило многихъ нанятыхъ рабочихъ отъ явки, а терроръ хунхузовъ побуждалъ рабочихъ вовсе отказываться отъ найма въ концессіи. Затрудненія съ рабочими и обозами воспрепятствовали нѣкоторымъ изъ рядчиковъ сдать желѣзной дорогѣ всѣ матеріалы въ договорные сроки и много заготовокъ осталось въ лѣсу. Между тѣмъ, въ заготовку означенныхъ матеріаловъ вложенъ большой капиталъ, который нельзя было, за отсутствіемъ кредита, реализировать до будущаго года. Совокупность вышеуказанныхъ, совершенно ненормальныхъ, хозяйственныхъ условій исполненія желѣзнодорожныхъ подрядовъ въ зиму 1911—1912 гг. поставила подрядчиковъ въ весьма тяжелое положеніе, вызвала рядъ неплатежей и ликвидацій предпріятій.

Емкость вольнаго лѣсного рынка въ полосѣ Кит. Вост. жел. дор. сравнительно не велика, платежная же

способность его довольно слабая. При этомъ слѣдуетъ указать, что причина невыгоднаго сбыта дровъ заложена въ соотношенiи ставокъ тарифовъ на перевозку съ концессiи дровъ по желѣзной дорогѣ и на перевозку каменнаго угля изъ Южной Маньчжурiи по направленiю къ Харбину. Благодаря этому, снабженiе древеснымъ топливомъ этого главнаго потребительнаго центра уходитъ изъ рукъ русскихъ концессiонеровъ и дрова вытѣсняются каменнымъ углемъ, доставляемымъ японцами съ Фушунскихъ копей. Ввозъ угля достигъ уже цифры свыше 4 миллiоновъ пудовъ въ годъ. Большинство промышленныхъ заведенiй города Харбина и его окрестностей отапливаются каменнымъ углемъ. Онъ проникъ даже на Сунгари и Амуръ, гдѣ примѣняется въ топкахъ пароходныхъ машинъ.

Третьимъ рынкомъ для сѣверо-маньчжурскаго лѣса являются: Южная Маньчжурiя, внутреннiя провинцiи Китая, Западная Европа, острова Тихоокеанскаго архипелага и Америка.

Цѣны на лѣсъ на японскомъ и китайскомъ рынкахъ настолько низки, что экспортъ на нихъ, при существующихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, не имѣетъ будущаго. Югъ требуетъ лѣсъ въ огромномъ количествѣ, но самый дешевый (преимущественно бревна и стойки для скрѣпленiя шахтъ). Такимъ матерiаломъ никогда нельзя использовать грузоподъемность вагоновъ даже въ 750 пуд.; плата же взимается повагонно за полные 1.000 пуд., также какъ и станцiонные расходы. При такихъ условiяхъ, себѣстоимость экспортируемаго на югъ лѣса въ связи съ другими расходами (храненiе, перевалка на морскiе пароходы и т. п.) не даетъ возможности конкурировать съ японскимъ лѣсомъ. Поэтому для маньчжурскаго лѣсного экспорта гораздо больше интереса представляютъ иностранные рынки, въ частности Англiя, куда требуются матерiалы высокаго качества для судостроенiя и др. надобностей по сравнительно высокой расцѣнкѣ.

Надо, впрочемъ, отмѣтить, что иностранный экспортъ только еще налаживается и рынки не опредѣлились. Какъ дѣло молодое, но сулящее большія перспективы русской лѣсопромышленности, экспортъ нуждается въ поддержкѣ, которой до сего времени онъ ни откуда не встрѣчаетъ.

Хунхузы. Хроническимъ зломъ лѣсного промысла въ Маньчжуріи является беззащитность концессій отъ хунхузовъ. Хунхузы не переводятся въ горныхъ и лѣсныхъ мѣстностяхъ страны, дающихъ имъ безопасное пристанище. Находящіяся въ глубинѣ лѣсовъ концессіи, гдѣ всегда имѣются сравнительно большія деньги для оплаты рабочей силы и гдѣ сосредоточиваются значительныя партіи рабочихъ китайцевъ, сдѣлались жертвой періодическихъ набѣговъ хунхузовъ. Вооруженная борьба съ ними недоступна для концессіонеровъ по расходамъ, требующимся на нее, и по юридическимъ основаніямъ, такъ какъ держать вооруженныя команды не дозволило бы китайское правительство. Охраны же концессій китайскими войсками не полагается. Малочисленные посты китайскихъ солдатъ достаточны лишь для обезпеченія порядка среди китайцевъ рабочихъ. А посты русскихъ солдатъ наряжаются по особымъ ходатайствамъ и они численно тоже ничтожны. Постройка казармъ для солдатъ и обезпеченіе ихъ всѣмъ необходимымъ падаютъ довольно чувствительнымъ накладнымъ расходомъ на лѣсопромышленниковъ. Но такая охрана не гарантируетъ даже отъ внезапныхъ налетовъ шаекъ хунхузовъ, не говоря о преслѣдованіи и истребленіи ихъ, для чего необходимы хорошо организованныя экспедиціи. Посылка такихъ экспедицій случается весьма рѣдко. Едва ли не главной причиной этого является споръ между русскими и китайскими властями о томъ, — кому принадлежитъ право и на комъ лежитъ обязанность охраны концессій. Китайскія власти, не органи уя должной охраны, протестуютъ, однако, каждый разъ, когда по ходатайствамъ концес-

сіонеровъ противъ хунхузовъ посылаются русскія войска. Революція въ Китаѣ, отвлекшая китайскія войска изъ Маньчжуріи на югъ, породившая дезертирство съ переходомъ бывшихъ солдатъ въ ряды хунхузовъ и ослабившая авторитетъ туземныхъ властей, придала смѣлость хунхузамъ. Раньше они зимой почти не оперировали. А въ зиму 1911 1912 гг. все время показывались на концессіяхъ по восточной линіи. На западной же линіи отъ вымогательствъ и грабежей хунхузы перешли къ насиліямъ, жертвою которыхъ въ короткое время пало нѣсколько русскихъ служащихъ. Обычно терроръ хунхузовъ практикуется въ слѣдующихъ формахъ. Сдѣлавъ налетъ на концессію, они забираютъ у китайцевъ, рядчиковъ и рабочихъ, деньги, болѣе цѣнное имущество, провіантъ и лошадей и выгоняютъ рабочихъ изъ бараковъ, принуждая, такимъ образомъ, рядчиковъ платить имъ опредѣленную дань, которая очевидно должна быть включена въ цѣну заготовленныхъ матеріаловъ. По отношенію же къ концессіонерамъ держатся тактики вымогательствъ. А именно, подъ угрозой насилій и поджоговъ заготовленныхъ матеріаловъ хунхузы требуютъ извѣстныхъ суммъ въ видѣ откупа. Для болѣе сильнаго воздѣйствія бывали случаи захвата кого-нибудь изъ высшихъ служащихъ въ качествѣ заложника. Не имѣя защиты противъ хунхузовъ, лѣсопромышленники по большей части исполняютъ ихъ требованія и являются постоянными данниками хунхузовъ, о чемъ русскимъ властямъ хорошо извѣстно.

Отсутствіе кредита.

Одной изъ самыхъ неблагопріятныхъ сторонъ лѣсного промысла въ Маньчжуріи надо считать отсутствіе правильнаго кредита для этой отрасли промышленности. Ни размѣры годового оборота даннаго промысла, ни даже наличность заготовленныхъ для вывоза на продажу или для сдачи по полученному уже заказу лѣсныхъ матеріаловъ не обезпечиваютъ концессіонеру никакого опредѣленнаго кредита. Онъ почерпается въ настоящее время

изъ двухъ источниковъ: 1) у банковъ подъ векселя и 2) у желѣзной дороги въ видѣ авансовъ. Но первая форма кредита находится въ зависимости не отъ хода дѣлъ на данномъ промыслѣ и не отъ оборота данной фирмы, а отъ субъективной оцѣнки банкомъ личной кредитоспособности векселедателя и бланконадписателя. Банки требуютъ торговыхъ векселей, но у лѣсопромышленниковъ, работающихъ, главнымъ образомъ, на желѣзную дорогу или на казну, такихъ векселей почти не бываетъ. Векселя же рядчиковъ, съ которыми у нихъ главные денежные расчеты и за которыми фактически всегда имѣются большіе долги, не принимаются къ учету, такъ какъ эти лица не имѣютъ въ Харбинѣ торговли, банкамъ неизвѣстны, а потому считаются некредитоспособными. Подобный порядокъ пользованія вексельнымъ кредитомъ не гарантируетъ, конечно, промышленника въ томъ, что онъ получитъ деньги во время и въ нужныхъ размѣрахъ.

Вторая форма кредита—авансы—носитъ случайный характеръ, зависитъ отъ усмотрѣнія желѣзнодорожной администраціи, которая можетъ итти навстрѣчу лѣсопромышленникамъ только въ предѣлахъ, допускаемыхъ договорами, и подъ обезпеченіе матеріалами. При этомъ авансами пользуются лѣсопромышленники, заготовляющіе матеріалы только на вѣткахъ жел. дороги; подъ матеріалы же, сплавляемые водой, или находящіеся въ лѣсу, авансовъ не полагается. На совѣщаніи лѣсопромышленниковъ 25 мая 1912 г. установлено, что отсутствіе кредита удорожаетъ себѣстоимость лѣсныхъ матеріаловъ въ высокой степени.

Лѣсной промыселъ больше, чѣмъ какой-нибудь другой, требуетъ крупныхъ оборотныхъ капиталовъ въ силу того, что заготовка матеріаловъ на операціонный годъ происходитъ въ теченіе сравнительно небольшого срока. Предметъ промысла—лѣсные матеріалы—являются товаромъ, потребнымъ въ значительныхъ размѣрахъ всякому рынку,



Рис. 18. Баня при деревнѣ Зыковѣ у станціи Б. Неверъ.

Примѣчаніе. Внутренность бани заполнена накипью льда отъ прорвавшейся изъ грунта воды.

товаромъ всегда устойчивой рыночной стоимости. Этотъ промыселъ—дѣло всегда крупное, чистое, такъ какъ по самому своему характеру оно не можетъ быть спекулятивнымъ. Подавляющее большинство мѣстныхъ лѣсопромышленниковъ имѣетъ долгосрочные подряды на желѣзную дорогу, которыми опредѣляется минимумъ годового оборота ихъ предпріятій. Легко поддаются учету также и заготовки лѣсныхъ матеріаловъ для экспорта, такъ какъ условія съ заграничными покупателями оформливаются контрактами. Внѣ точнаго учета остаются только заготовки матеріаловъ для вольной продажи. Но онѣ составляютъ сравнительно небольшой процентъ къ общему количеству заготовокъ лѣса по подрядамъ на экспортъ. Такимъ образомъ, выясненіе размѣра потребныхъ лѣсопромышленникамъ оборотныхъ капиталовъ, равно какъ опредѣленіе кредитоспособности, вытекающей какъ изъ коммерческихъ, такъ и изъ хозяйственныхъ условій каждаго даннаго промысла, не представляютъ, казалось бы, никакой трудности. Обезпеченіемъ открытаго лѣсопромышленникамъ кредита могутъ служить какъ орудія производства, т.-е. право на концессію, подъѣздной путь, постройки и инвентарь промысла, такъ и результаты производства, т.-е. заготовленный лѣсной товаръ и слѣдующіе за него платежи по договорамъ съ желѣзной дорогой, или же съ экспортерами. Единственный рискъ для погашенія кредитовъ заключается въ опасности уничтоженія заготовокъ пожарами. Но такой рискъ можетъ быть устраненъ путемъ обязательнаго застрахованія наличныхъ и будущихъ лѣсныхъ матеріаловъ при полученіи ссудъ, при чемъ не исключается возможность выработки страховыми обществами пріемлемыхъ тарифовъ.

По изложеннымъ выше соображеніямъ, кредитъ возможенъ двухъ родовъ: промышленный и коммерческій. Первый могъ бы заключаться въ выдачѣ ссудъ для увеличенія оборотныхъ капиталовъ промысловъ къ началу

заготовокъ. Второй можетъ носить форму ссудъ подтоварныхъ, выдаваемыхъ подъ обезпеченіе уже заготовленныхъ лѣсныхъ матеріаловъ на мѣстѣ (около желѣзн. дор.), а также подъ дубликаты накладныхъ на матеріалы, отправляемые съ концессій по жел. дорогѣ для перевозки. Ссуды перваго рода по ихъ характеру доступны только банкамъ. Ссуды же второго рода могла бы выдавать Кит.-Вост. жел. дор., подобно подтоварнымъ ссудамъ, практикуемымъ ею по отношенію къ хлѣбнымъ и нѣкоторымъ другимъ грузамъ. Проектируемый промышленный кредитъ для концессіонеровъ по своему типу приближается къ кредиту, которымъ въ Россіи пользуются сельскіе хозяева и не только землевладѣльцы, но также и арендаторы, подъ соло-векселя, обезпеченные собственностью или арендными правами на землю, орудіями производства и всѣмъ вообще достояніемъ кредитующагося.

По имѣющимся у Биржевого Комитета свѣдѣніямъ, лѣсопромышленники сосѣдней Приморской области пользуются кредитомъ разнаго рода въ Государственномъ банкѣ во Владивостокѣ и Харбинѣ. Упомянутыя формы кредита не новы для банковъ даже въ Маньчжуріи. Онѣ здѣсь уже практиковались въ отдѣльныхъ случаяхъ, при чемъ слѣдуетъ отмѣтить и подчеркнуть тотъ фактъ, что именно лѣсной промыселъ до сихъ поръ былъ едва ли не единственный, который не вовлекъ банки даже въ малѣйшіе убытки. Поэтому стѣсненія лѣсопромышленниковъ въ кредитѣ указываютъ на чрезмѣрную, ничѣмъ не вызванную осторожность образа дѣйствія банковъ. Признавая поддержку русской промышленности въ Маньчжуріи кредитомъ за необходимую и самую существенную форму помощи ей, Биржевой Комитетъ не разъ возбуждалъ ходатайства о распространеніи на лѣсопромышленниковъ вышеупомянутыхъ формъ кредита.

Ввозная торговля.

Обращаясь къ ввозной торговлѣ съ Маньчжуріей, я долженъ обратить вниманіе на медленность ея развитія вообще, по сравненію съ успѣхами нашихъ конкурен-

товъ, главнымъ образомъ японцевъ, и китайцевъ въ частности.

По даннымъ китайскихъ таможенъ ввозъ въ Маньчжурію русскихъ товаровъ идетъ слѣдующимъ темпомъ (въ мил. руб.):

	Общій вывозъ.	Въ томъ числѣ изъ Россіи.	Процентн. отношеніи.
Въ 1909 году . .	83,3	19,3	23,2%
» 1910 » . .	95,0	19,6	20,6%
» 1911 » . .	110,6	22,1	19,9%
» 1912 » . .	118,5	22,6	18,6%

Такимъ образомъ, наблюдается относительное паденіе цифръ нашего ввоза, что является угрожающимъ признакомъ въ завладѣніи маньчжурскимъ рынкомъ иностранцами. А такъ какъ экспортная торговля Маньчжуріи, какъ это видно изъ предыдущаго изложенія, переходитъ въ руки иностранцевъ, то къ тому же идетъ дѣло и съ ввозной торговлей. Неумолимые факты, къ которымъ я перехожу, говорятъ за это.

Русская торговля мануфактурой въ Маньчжуріи.

Начну съ положенія русской торговли въ Маньчжуріи мануфактурными товарами.

Сбытъ русской мануфактуры въ Маньчжуріи и Китаѣ до 1907 года носилъ случайный характеръ. Ввозился товаръ главнымъ образомъ черезъ Кяхту и этимъ товаромъ являлся лишь плисъ. Изъ Кяхты его провозили до Калгана, который являлся распредѣлительнымъ пунктомъ русскихъ товаровъ, а отсюда его отправляли въ Пекинъ, Тяньцзинъ, Сычуанскую провинцію, Инхоу, Мукденъ и даже въ Харбинъ. Въ этихъ мѣстахъ онъ уже не считался русскимъ товаромъ, а китайцы его знали лишь, какъ товаръ изъ Монголіи. Въ 1907 году, по соглашенію между Китайской желѣзной дорогой и московскими фабрикантами въ лицѣ: Т-ва Знаменской мануфактуры Полякова, Р. Келлеръ К°, Ивана Коновалова, Викулы Морозова съ С-ми, Саввы Морозова сынъ и К°, Проводникъ, Эмиль Циндель, В. Е. и Я. Ясюнинскихъ было приступ-

лено къ постройкѣ «Московскихъ товарныхъ рядовъ» въ Харбинѣ, каковая и была закончена въ томъ же году зимой. Время окончанія постройки торговыхъ рядовъ совпадало съ тяжелымъ торговымъ кризисомъ на Дальнемъ Востокѣ, который явился слѣдствіемъ чрезвычайнаго переполненія этого рынка товарами военнаго времени и недостачей оборотныхъ средствъ мѣстныхъ фирмъ. Этотъ кризисъ захватилъ не только русскій Дальній Востокъ, но и Китай и Японію. Торговля оказалась въ полнѣйшемъ застоѣ, начались повсемѣстные неплатежи и банкротства фирмъ, сопровождавшіяся, какъ это обыкновенно практикуется въ Россіи, переводомъ фирмъ на другое имя, т. е. сокрытіемъ имущества отъ кредиторовъ. При этомъ въ большомъ числѣ пострадали московскіе фабриканты. А если принять во вниманіе, что дальневосточные коммерсанты, пріѣзжая въ Москву и желая оправдать свои неплатежи, кричали о полномъ крахѣ Дальняго Востока и указывали, что тамъ дѣлать больше нечего и что торговля тамъ развиваться не можетъ, то легко себѣ представить то впечатлѣніе какое все это произвело на фабрикантовъ, собравшихся открывать свои отдѣленія въ Харбинѣ. Большинство изъ нихъ предпочли платить арендную плату за помѣщеніе, но совершенно отказались отъ мысли открыть свои склады. И лишь нѣкоторые изъ нихъ, а именно: Т-во М-ръ Викула Морозова съ С-ми, Эмиль Цинделъ и Ивана Коновалова рѣшили послать довѣренныхъ лицъ обслѣдовать этотъ рынокъ. Довѣренные первыхъ двухъ фирмъ, объѣхавъ Маньчжурію и часть Китая, убѣдились, что застой въ торговлѣ лишь временный и увидѣли, какой колоссальный рынокъ представляютъ изъ себя Китай и Маньчжурія и, написавъ соотвѣтствующій докладъ своимъ довѣрителямъ, настояли на открытіи складовъ. А Т-во И. Коноваловъ рѣшило закрыть уже открывшуюся было контору въ Харбинѣ и ликвидировать все дѣло. Не буду говорить о тѣхъ трудностяхъ, которыя испытывали оставшіяся двѣ фирмы въ

дѣлѣ проложенія дороги для русской мануфактуры на китайскій рынокъ. Но въ результатѣ это дѣло увѣнчалось успѣхомъ и теперь ввозъ русской мануфактуры въ Китай увеличился въ десять разъ.

Изъ нижепомѣщеной статистики можно видѣть, что сбытъ русской мануфактуры въ Китаѣ и Маньчжуріи черезъ Харбинъ въ 1913 году слѣдуетъ считать въ суммѣ $4^1/_2$ мил. рублей и эта сумма будетъ рости изъ года въ годъ и трудно предвидѣть въ какую конечную цифру она выльется. Но я полагаю, что если русскіе фабриканты пойдутъ навстрѣчу требованіямъ этого рынка и главное встрѣтятъ поддержку своего правительства, то можно съ увѣренностью сказать, что Россія не будетъ стоять въ хвостѣ по ввозу товаровъ въ Китай, а займетъ должное мѣсто.

Ввозъ русскихъ мануфактурныхъ товаровъ въ Китай и Маньчжурію:

	Сотни тыс. руб.
Въ 1907 году	600
» 1908 »	800
» 1909 »	1.600
» 1910 »	2.200
» 1911 »	2.900
» 1912 »	3.800
» 1913 (9 мѣс.)	4.500

При этомъ слѣдуетъ принять во вниманіе, что за этотъ періодъ времени въ Харбинѣ открыли отдѣленія: Русское Экспортное Товарищество въ 1909 году и Т-во Альбертъ Гюбнеръ въ 1910 г., а въ 1912 г. открыло отдѣленіе въ Шанхаѣ Т-во Н. Н. Коншина.

Болѣе половины всего сбыта падаетъ на ситцы, потомъ большимъ спросомъ пользуются: молескины, сукно вигоневое, плисъ, молескинъ-сукно, репсъ, дешевые нанбуки и сатины, бумазейка набивная и проч.

Исходя изъ общеизвѣстнаго факта, что экономическое вліяніе крѣпче и надежнѣе пушекъ, русскіе фабриканты, завоевывая рынки въ Китаѣ и проводя это въ жизнь, въ правѣ были разсчитывать на поддержку своего правительства. Однако, они ошиблись въ своихъ ожиданіяхъ.

Русская финансово-экономическая политика на Дальнемъ Востокѣ скорѣе отрицательнаго направленія, чѣмъ положительнаго. Русская торговля мануфактурой въ Маньчжуріи нуждается въ болѣе энергичной и дѣйствительной защитѣ русскихъ интересовъ консулами и миссіями, а этого нѣтъ. Нѣтъ также при консульствахъ торговыхъ справочныхъ бюро, которыя собирали бы справки о положеніи рынка торгующихъ фирмъ и ихъ кредитоспособности, о сбытѣ конкурентныхъ товаровъ и проч., какъ это поставлено у германцевъ. Финансовое вѣдомство не спѣшитъ съ пониженіемъ ввозной пошлины на китайскій хлопокъ, хотя бы при ввозѣ его по восточной нашей сухопутной границѣ, взамѣнъ чего можно потребовать отъ Китая льготъ для русской торговли въ немъ, а именно: а) понизить пошлину на ввозимый товаръ черезъ сухопутную границу, б) права повсемѣстной торговли въ Маньчжуріи и Китаѣ и в) права пріобрѣтенія русскими въ собственность недвижимостей въ Маньчжуріи и Монголіи.

Не торопится оно и съ увеличеніемъ возврата пошлины за хлопокъ на спеціальные товары, вывозимые въ Китай, а именно: на суровые бязи, дрели и пряжу, а также съ пониженіемъ на эти товары провозной платы по жел. дорогѣ и моремъ; сбытъ же этихъ товаровъ въ Китаѣ колоссальный и эти льготы дадутъ возможность русскимъ фабрикантамъ конкурировать съ другими иностранцами въ Китаѣ. Китайская Восточная дорога, при отправкѣ русскихъ товаровъ въ Тяньцзинъ, не несетъ отвѣтственности за сохранность товара въ пути, не отвѣчая ни за пропажу товара, ни за порчу его. Не настаи-

ваетъ наше финансовое вѣдомство на уничтоженіи лицзиннаго сбора съ русскихъ товаровъ, который всецѣло зависитъ отъ мѣстныхъ властей и взимается произвольно, и на этой почвѣ происходитъ масса злоупотребленій. Въ виду того, что тарифъ китайскихъ пошлинъ составленъ примѣнительно къ англійскимъ товарамъ, казалось бы, необходимо настаивать, чтобы русскіе товары подходили подъ этотъ тарифъ, а не взималась бы пошлина со стоимости товара, такъ какъ это въ нѣсколько разъ превышаетъ ставки по тарифу. Но и въ данномъ случаѣ русское дѣло не встрѣчаетъ въ правящей сферѣ защиты.

Я не буду останавливаться на другихъ предметахъ нашей торговли въ Маньчжуріи, такъ какъ, съ одной стороны, они не играютъ пока серьезной роли въ области завоеванія рынка, а съ другой и съ ними дѣло обстоитъ такъ же, какъ и съ только что приведенными отраслями русской торговли. Характеризовать ихъ въ отдѣльности— это, значитъ, снова подчеркивать ненормальность и обидность положенія нашей торговли, повторять о ложности курса нашей финансово-экономической политики на Дальнемъ Востокѣ. Кромѣ того, въ заключительной сводкѣ я все-таки коснусь положенія торговли въ Сѣверной Маньчжуріи. Теперь же перейду къ характеристикѣ главнаго русскаго предпріятія въ Сѣверной Маньчжуріи— Китайской Восточной дорогѣ.

Китайская Восточная дорога.

Дорога эта заняла по отношенію Сѣверной Маньчжуріи такую же позицію, какъ японскій отрѣзокъ къ Южной Маньчжуріи. Но этимъ аналогія и кончается — въ остальномъ дѣятельность этихъ двухъ дорогъ рѣзко разнится, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и прямо противоположна.

Прежде всего остановлюсь на финансовой сторонѣ.

Китайская Восточная дорога должна казнѣ 280 мил. рублей. Результаты эксплоатаціи ея таковы:

	Дефицитъ.	Доходъ. (Разница между выручкой и экспл. расходами).
1908 года	3.500.000	—
1909 »	700.000	—
1910 »	—	1.600.000
1911 »	—	3.900.000
1912 »	—	5.000.000

Казалось бы, доходность дороги прогрессируетъ, а слѣдовательно и эксплоатація ея должна давать извѣстный дивидендъ правительству. Но въ данномъ случаѣ не принятъ въ расчетъ расходъ на охрану, который отнесенъ на средства дороги и который исчисляется въ 8 мил. рублей въ годъ. Такимъ образомъ, казнѣ приходится доплачивать 3 мил. рублей ежегодно.

Вообще съ 1912 года дѣятельность дороги начала ослабѣвать, о чемъ можно судить по выручкѣ ея отъ перевозокъ частныхъ грузовъ:

1910 г.	10.389.400	рублей.
1911 »	12.236.800	»
1912 »	10.996.200	»

Текущій годъ несомнѣнно понизитъ эту цифру, по крайней мѣрѣ въ первую половину эксплоатаціи цифра перевозокъ сократилась почти на 1 милл. рублей противъ того же періода предшествовавшаго операціоннаго года. Причина такого явленія заключена въ неправильной тарифной политикѣ. Предполагая, что движеніе грузовъ достаточно упрочилось, дорога, съ цѣлью, конечно, повышенія доходности, повысила тарифъ на такой ходовый товаръ, какъ бобы. И сразу же ошиблась въ расчетѣ—бобы стали поступать на Тайренъ, такъ какъ южно-маньчжурская дорога оставила свои прежнія ставки. Что это такъ, подтверждается данными поступленія бобовъ на Владивостокъ, а именно, послѣднихъ поступило противъ 1912 года, какъ я уже говорилъ, на 3 милл. пудовъ меньше, причемъ въ текущемъ году эта

цифра недовоза обѣщаетъ еще повыситься. Подтверждается это и данными процентнаго отношенія: хлѣбные грузы (главнымъ образомъ бобы) составляли въ 1910 году 57,65%, 1911 г.—60,93%, 1912 г.—53,49% и 1913 г.—51,53%.

Паденіе грузооборота идетъ по всѣмъ направленіямъ, что видно изъ слѣдующей таблицы:

	Милліоновъ пудовъ.		
	1910	1911	1912
Вывозъ на Уссурійскую дорогу . .	25,3	36,3	27,8
Ввозъ съ » » . .	3,8	4,1	3,6

Значительно понизилась и приближается къ полному упадку пароходное предпріятіе Кит.-Вост. дороги.

Суда дороги имѣютъ довольно ограниченную сферу дѣятельности. На Амуръ имъ нельзя выходить, равно какъ и въ притоки р. Сунгари. Въ торговомъ договорѣ съ Китаемъ 1881 года говорится о плаваніи только по р.р. Амуру и Сунгари, но не упоминается о дозволеніи плавать судамъ двухъ націй по остальнымъ рѣкамъ Амурско-Сунгарійскаго басссйна. Политика же наша такова, что подобнаго рода недомолвки она скорѣе истолкуетъ въ пользу другихъ заинтересованныхъ странъ, но только не въ пользу Россіи.

Товаро-пассажирскіе рейсы пароходовъ дороги совершаются между Таолайчжоу и Гириномъ и между Бодунэ и Фугдиномъ. Кромѣ того, суда жел. дор. поступаютъ въ краткосрочную аренду частныхъ лицъ.

Успѣшной коммерческой дѣятельности судоходства, кромѣ препятствій со стороны китайскаго правительства, въ настоящее время мѣшаетъ и рядъ другихъ причинъ, какъ то,—закрытіе 50-верстной пограничной полосы для свободной торговли, кризисъ рѣчного пароходства на Амурскомъ бассейнѣ, вслѣдствіе усиленнаго судостроительства на Амурѣ, совпавшаго съ сокращеніемъ желѣзнодорожныхъ грузовъ для постройки Амурской дороги, небывалое паденіе рѣчныхъ фрахтовъ нынѣшнимъ лѣтомъ

(отъ Харбина до Благовѣщенска до 6 коп., до Хабаровска до 4½ коп. и до Никольска до 7½ коп. за пудъ); наблюдавшееся исключительное мелководье Сунгари, особенно затруднительное для судоходства на Сансинскихъ перекатахъ и т. д.

По линіи Гиринь—Таолайчжоу выручка отъ пароходныхъ рейсовъ сократилась, какъ вслѣдствіе мелководья, такъ и вслѣдствіе конкуренціи новой желѣзной дороги Гиринь-Чань-чунь. По линіи Бодуне-Фугдинъ обнаружилась сильнѣйшая конкуренція амурскихъ пароходовъ, ищущихъ какихъ нибудь заработковъ на Сунгари, не говоря о частныхъ русскихъ пароходахъ, работающихъ исключительно на перевозкѣ грузовъ и пассажировъ между сунгарійскими пристанями.

Дѣятельность рѣчного судоходства главнѣйшимъ образомъ состоитъ изъ перевозки экспортныхъ бобовъ отъ пристаней Сунгари къ Харбину для дальнѣйшаго слѣдованія по желѣзной дорогѣ во Владивостокъ и далѣе моремъ заграницу. На лѣто съ этой цѣлью устанавливаются спеціальные навигаціонные тарифы. Въ этомъ отношеніи намѣчается серьезная для коммерческихъ интересовъ желѣзной дороги конкуренція воднаго пути по Сунгари и Амуру до другого русскаго порта на Тихомъ океанѣ—Николаевска.

Въ результатѣ—бездоходное и даже убыточное, какъ это имѣло мѣсто въ 1912 году, предпріятіе.

Нельзя назвать правильной политику, которой придерживается Кит.-Восточ. дорога по отношенію русской промышленности. Взять хотя бы лѣсное дѣло.

По отношенію къ задачамъ лѣсного экспорта Китайская Восточная желѣзная дорога, повидимому, придерживается того взгляда, что поощреніе этого экспорта можетъ причинить ей даже нѣкоторый вредъ, въ томъ смыслѣ, что, отвлекшись экспортомъ, лѣсопромышленники будутъ меньше нуждаться въ поставкахъ для жел. дороги и потому цѣна на потребные ей лѣсные матеріалы мо-

жетъ подняться. Такой взглядъ, по мнѣнію совѣщанія 25 мая 1912 года, вполнѣ раздѣляемый харбинскимъ биржевымъ комитетомъ, нельзя признать правильнымъ. Во первыхъ, даже при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, въ короткое время едва ли возможно развить экспортъ до такихъ размѣровъ, чтобы его обороты сравнились и даже превысили обороты съ лѣсными заготовками для желѣзной дороги, т. е. обезпечили бы лѣсопромышленникамъ такую же работу, какую теперь представляетъ имъ дорога. Во-вторыхъ, экспортъ въ заграничныя страны, куда требуется лѣсной матеріалъ отборный, самаго высшаго качества, связанъ съ вырубкой и распиловкой количества древесины, превышающаго раза въ четыре и даже въ пять количество матеріала, которое годно на экспортъ. Поэтому, чтобы использовать оставшуюся въ лѣсу массу матеріала, хотя бы по дешевой цѣнѣ, промышленники неизбѣжно будутъ стремиться удержать за собой поставки на желѣзную дорогу. При такихъ условіяхъ есть шансы въ пользу даже удешевленія матеріаловъ для дороги, но ни какъ не вздорожанія ихъ.

Вообще, если внимательно вникнуть въ сущность дѣятельности Кит.-Вост. дороги, то она носитъ слѣды общей колоніальной политики съ неудачно взятымъ курсомъ и не является, какъ южно-маньчжурская магистраль въ Японіи, факторомъ экономическаго закрѣпленія Сѣверной Маньчжуріи за нашей Имперіей.

Поднимая тарифныя ставки на главные грузы, дорога вмѣстѣ съ тѣмъ за 10 лѣтъ своего существованія не организовала правильнаго подтоварнаго кредита, не озаботилась рядомъ завозныхъ складовъ и достаточнымъ количествомъ пакгаузовъ. Капиталъ, предназначенный для финансированія мукомольной промышленности и торговли зерновыми продуктами и находящійся въ распоряженіи Русско-Азіатскаго банка и Кит.-Восточ. дороги, опредѣляется въ 3 мил. рублей. Но это только номинально—въ оборотъ ссуды этотъ, казалось бы, спе-

ціальный капиталъ, поступаетъ въ ничтожной цифрѣ. Такъ, по свѣдѣніямъ Харбинскаго биржевого комитета, дорога дѣлаетъ оборотъ по выдачѣ подтоварныхъ ссудъ не болѣе 20—25% въ кампанію.

Съ 15 мая текущаго года дорога ввела въ дѣйствіе новый перечень (№ 3), которымъ размѣръ ссудъ подъ хлѣбные продукты опредѣленъ:

	Размѣръ ссудъ въ копейк. съ пуда вмѣстѣ съ мѣшкомъ.		Биржевая котировка безъ мѣшковъ съ 10 до 17-го Мая.
	На время перевоз. или на срокъ до 1 мѣсяца.	На срокъ до 6-ти мѣсяцевъ	
Подъ бобы въ мѣшкахъ	45	42	72—73
» пшеницу » »	67	63	96—98
» ячмень » »	38	36	50
» овесъ » »	50	47	67—68
» сѣмя коноплян. »	35	33	60—62

Насколько этотъ новый перечень размѣровъ подтоварной ссуды привлечетъ мукомоловъ и экспортеровъ къ использованію кредита, сказать пока трудно. Во всякомъ случаѣ уступку насущному требованію маньчжурской торговли и промышленности нельзя считать, даже по отношенію хлѣбныхъ продуктовъ, серьезной.

Дѣятельность Русско-Азіатскаго банка.

Не наблюдается правильнаго снабженія кредитомъ и со стороны спеціальнаго финансоваго учрежденія— Русско-Азіатскаго банка. Политика послѣдняго направлена скорѣе въ сторону коммерческихъ предпріятій и поощренія иностраннаго экономическаго и торговаго засилья.

Позволю себѣ и въ данномъ случаѣ перейти къ конкретнымъ примѣрамъ, какъ они приведены въ рядѣ ходатайствъ Харбинскаго биржевого комитета.

Русско-Азіатскій банкъ, имѣя въ прошломъ 1—2 банкротства кліентовъ на почвѣ обмана, проявилъ сплошное недовѣріе къ кредитоспособности всего маньчжурскаго купечества. Началась полоса сплошныхъ отказовъ и урѣ-

зокъ въ кредитѣ, чѣмъ промышленность и торговля, переживающія и безъ того кризисъ, были окончательно подорваны и многія фирмы вынуждены были ликвидироваться. Банкъ отказывалъ въ ссудахъ нѣкоторымъ экспортерамъ подъ имѣвшіеся аккредитивы во Владивостокѣ на запроданные по контрактамъ въ Англію бобы. Зимою цѣна на бобы была низкая, но русскіе экспортеры, за недостаткомъ денегъ, не могли покупать ихъ, какъ и другіе зерновые продукты. Благодаря этому, хлѣбъ для экспорта скупался по дешевымъ цѣнамъ японской фирмой Мицуй-Буссанъ-Кайша, субсидируемой правительственнымъ банкомъ изъ Іокогамы. Фирма вывезла за зиму дешевыхъ бобовъ до 7 мил. пуд., т. е. больше, чѣмъ всѣ русскія экспортныя конторы, взятыя вмѣстѣ, которымъ потомъ пришлось покупать бобы гораздо дороже. Въ зиму 1910 г. усиленно производилась скупка бобовъ для экспорта Русскимъ мукомольнымъ т-вомъ, которое находилось тогда подъ управленіемъ директора Русско-Китайскаго банка, г-на Рихтера; такая тѣсная связь между т-вомъ и банкомъ ставила послѣдній въ положеніе конкурента всѣмъ прочимъ экспортерамъ. Они полагали поэтому, что, преслѣдуя исключительно интересы названнаго т-ва, банкъ именно въ этихъ видахъ и не допускалъ, при установленіи совмѣстно съ Кит.-Вост. ж. д. размѣровъ ссудъ подъ зерновые продукты, выдачу имъ болѣе 50% стоимости продуктовъ на мѣстѣ, не руководясь цѣнами на міровомъ рынкѣ. Мукомолы, не получивъ поддержки въ то время, когда пшеница стоила 55 коп. пудъ, покупали ее потомъ по 85 коп.

Пассивность банка доходила до такихъ предѣловъ, что онъ оказался, напр., безсиленъ бороться съ спекуляціей Цицикарскаго провинціальнаго банка, который, для поднятія цѣнъ на пшеницу, началъ ее скупать на выпущенные имъ банкноты, не имѣвшіе металлическаго покрытія. Скуплено было всего до 200 тыс. пуд., но распущенные спекулянтомъ слухи о закупкѣ до 2 милліоновъ

достигли цѣли и зерно ко времени закупки его мукомолами дѣйствительно сильно вздорожало.

Поземельный кредитъ.

Поземельный кредитъ совершенно отсутствуетъ и въ этомъ отношенiи Харбинъ представляетъ собою совершенно исключительное среди городовъ всѣхъ странъ явленiе въ томъ смыслѣ, что здѣсь ограничено право владѣнiя недвижимостями и не существуетъ никакой формы ипотечнаго кредита. Городъ застроенъ и продолжаетъ застраиваться исключительно на наличныя денежныя средства, тогда какъ во всѣхъ другихъ городахъ право владѣнiя ничѣмъ не ограничено, и подавляющая часть капиталовъ на домостроительство черпается у поземельныхъ банковъ. По приблизительнымъ подсчетамъ на прiобрѣтенiе у Кит.-Вост. ж. д. земельныхъ участковъ и на возведенiе на нихъ построекъ вложенъ капиталъ до 75 мил. рублей. Въ настоящее же время тѣ и другiя оцѣниваются, примѣнительно къ ихъ доходности и цѣнамъ сдѣлокъ при переходѣ имуществъ изъ однѣхъ рукъ въ другiя, всего отъ 15 до 20 мил. рублей.

Въ ухудшенiи матерiальнаго положенiя владѣльцевъ городскихъ имуществъ видную роль сыгралъ, между прочимъ, Русско-Китайскiй банкъ. Приступивъ послѣ войны, въ перiодъ наступившаго тогда кризиса торговли, ко взысканiю по обязательствамъ, банкъ усвоилъ систему продажи домовъ отдѣльно отъ участковъ, т. е. на сносъ, чѣмъ постройки, разумѣется, совершенно обезцѣнивались и доставались банку или стороннимъ лицамъ съ торговъ за ничтожныя суммы. Даже Управленiе жел. дор. не находило возможнымъ принимать имущества въ видѣ залоговъ для обезпеченiя подрядовъ, поставокъ, а также текущихъ счетовъ по перевозкѣ грузовъ.

Общiе выводы.

Такимъ образомъ, подводя итоги тому, что сдѣлала наша русская политика въ Сѣверной Маньчжурiи, я долженъ сказать: очень мало положительнаго и очень много отрицательнаго.

Въ Харбинѣ *японская* колонія—самая многочисленная послѣ русской.

Въ Харбинѣ и по линіи нашей дороги имѣется множество *японскихъ* торговыхъ предпріятій, а также промышленныхъ и ремесленныхъ заведеній.

Въ экспортѣ главнаго продукта туземнаго сельскаго хозяйства —бобовъ—черезъ Владивостокъ *японцы* принимаютъ видное участіе. Наладили бобовый экспортъ въ 1907 г. русскіе и было вывезено черезъ Владивостокъ 7,6 мил. пуд., изъ этого количества 5,8 мил. пуд. было отправлено русскими экспортерами, а спустя три года, вывозъ достигъ цифры свыше 23 мил. пуд., но *русскіе въ экспортѣ уже перестали участвовать—онъ цѣликомъ перешелъ въ руки японцевъ, англичанъ и нѣмцевъ;* русскіе же очутились въ роли комиссіонеровъ по закупкамъ бобовъ для иностранныхъ экспортныхъ конторъ. Но и такое ихъ участіе надо считать временнымъ, потому что, по мѣрѣ ознакомленія съ мѣстными условіями и сближенія съ китайцами, иностранные экспортеры перестанутъ нуждаться въ посредническихъ услугахъ русскихъ.

Промышленныя заведенія Харбина отапливаются *японскимъ* каменнымъ углемъ, доставка котораго поставлена въ лучшія условія, чѣмъ доставка дровъ изъ русскихъ концессій вдоль полосы Китайской Восточной желѣзной дороги, что даетъ японцамъ возможность сейчасъ сбывать до 5½ мил. пуд. угля въ годъ. Черезъ Харбинъ японскій уголь сталъ даже проникать на Амуръ вплоть до Благовѣщенска.

Для поддержки японской предпріимчивости въ Сѣверной Маньчжуріи открытъ въ Харбинѣ *японскій* банкъ и предположено открытіе второго.

Въ арендѣ у *японцевъ* находятся участки для товарныхъ складовъ при всѣхъ важныхъ станціяхъ нашей желѣзной дороги.

Японскіе капиталы помѣщаются въ обширныхъ размѣрахъ въ недвижимости, принадлежащія харбинскимъ

жителямъ (русскимъ), путемъ выдачи ссудъ, такъ какъ русскаго ипотечнаго банка для полосы отчужденія до сихъ поръ не организовано, а другихъ источниковъ земельнаго кредита здѣсь нѣтъ. Ссудными операціями занимаются отдѣльныя лица *изъ японцевъ,* переучитывая затѣмъ обязательства въ своемъ банкѣ. Ростъ по ссудамъ 15% годовыхъ, а съ прибавкою комиссіонныхъ, маклерскихъ и пр. расходовъ до 18%. Ссуды выдаются не дольше, какъ на одинъ годъ. Въ Харбинѣ недвижимости приносятъ валового дохода отъ 15 до 20%; слѣдовательно, заемщики весь доходъ должны отдать въ ссуду, капитала же погасить у нихъ будетъ нечѣмъ. При такихъ условіяхъ надо опасаться, что въ короткое время много недвижимостей перейдетъ въ *японскія* руки. Безвыходное положеніе отдаетъ русскихъ домовладѣльцевъ во власть иностраннаго капитала.

Въ дѣлѣ снабженія Сѣверной Маньчжуріи различными заграничными товарами Западной Европы, Америки, Японіи и Внутренняго Китая *японцы* сдѣлали огромные успѣхи. Ввозъ означенныхъ товаровъ теперь направляется предпочтительно черезъ портъ Дальній, а не черезъ Владивостокъ, благодаря преимуществамъ, заключающимся въ болѣе дешевыхъ фрахтахъ, въ меньшихъ таможенныхъ формальностяхъ, доступности подтоварнаго кредита и въ крайней услужливости харбинскаго агентства Южно-Маньчжурской желѣзной дороги. За три послѣдніе года ввозъ товаровъ съ юга въ Харбинъ болѣе чѣмъ утроился, достигнувъ цифры около 9 мил. пуд., тогда какъ черезъ Владивостокъ онъ почти не увеличивается. А если откинуть транзитъ чая въ Россію и ввозъ китайской казенной соли, то остальные товары въ самыхъ ничтожныхъ размѣрахъ проникаютъ въ Сѣверную Маньчжурію, черезъ Владивостокъ.

На эту эволюцію мѣстный биржевой комитетъ и компетентныя лица не разъ указывали, какъ на симптомъ ослабленія русскаго вліянія, но никакихъ мѣръ борьбы



Рис. 19. Наледь въ одномъ изъ косогоровъ между стан. Рухлово и Ковали.



Рис. 20. Внутренній видъ тоннеля версты 587.

съ нимъ до сихъ поръ не предпринято. Не довольствуясь достигнутыми результатами, японцы то и дѣло пріѣзжаютъ въ Харбинъ группами, носящими характеръ коммерческихъ экспедицій для изученія тѣхъ сторонъ торгово-промышленной дѣятельности, которыя ими еще не использованы.

Сопоставленіе вышесказанныхъ пріемовъ иностранной политики Маньчжуріи, съ таковыми же русской политики, приводитъ къ самымъ пессимистическимъ выводамъ, ибо Россія не используетъ ни одного изъ тѣхъ средствъ, какими пользуются японцы и какія выработаны практикой всѣхъ странъ для ихъ колоній.

Возникновеніе русской торговли и промышленности въ Маньчжуріи и колонизаціи русскаго населенія произошло въ свое время въ предположеніи совсѣмъ другихъ цѣлей у Россіи. Всякаго рода предпринимательство поощрялось тогда со стороны представителей, какъ центральной правительственной власти, посѣщавшихъ Дальній Востокъ (С. Ю. Витте, Романовъ и др.), такъ равно и со стороны правленія О-ва Китайской Восточной желѣзной дороги, осуществлявшаго задачи русской политики въ Маньчжуріи (гг. Кербедзъ, Юговичъ и др.). Сказанныя поощренія сопровождались поддержкой піонерамъ въ реальной формѣ, черезъ посредство управленія дороги и отдѣленій Русско-Китайскаго банка. Поэтому легко себѣ представить то разочарованіе, которое охватило торгово-промышленные круги подъ вліяніемъ постепеннаго отказа Россіи отъ защиты интересовъ своей маньчжурской колоніи. Теперь колонистъ, будь то коммерсантъ или простой земледѣлецъ, осѣдаетъ безъ твердой увѣренности, что его интересы найдутъ защиту у русской власти.

Современная наша политика, во всемъ ея объемѣ, по отношенію къ Маньчжуріи можетъ быть опредѣлена поговоркой: «кто во что гораздъ». Объединенный кабинетъ въ отношеніи Маньчжуріи показалъ всю свою разъе-

диненность. Правда, это звучитъ парадоксомъ, но на самомъ дѣлѣ это такъ. Русская дипломатія, пугаемая призраками войны со стороны Китая и Японіи, молчаливо уступаетъ наши позиціи. Такъ, она фактически отказалась отъ полосы отчужденія, которая принадлежала Россіи по концессіи. Мало того, она стояла за суверенитетъ Китая въ полосѣ дороги, проектировала конвенцію о муниципалитетахъ, по которой иностранцы и китайцы могутъ не платить налоговъ въ Харбинѣ и не исполнять санитарно-полицейскихъ правилъ, но пользуются избирательнымъ правомъ. Она допустила открытіе явочнымъ порядкомъ китайскихъ таможень на Сунгари, которыя обложили нашу рѣчную торговлю и наше судоходство. Она отказалась за пограничную охрану отъ права преслѣдовать хунхузовъ внѣ русской концессіи. Она добилась назначенія въ Харбинѣ русскаго генеральнаго консула, чѣмъ подала сигналъ къ появленію тамъ и иностранныхъ консуловъ, и обращенію Харбина этимъ способомъ изъ русскаго города въ международный.

Вѣдомство торговли и промышленности, играющее всюду заграницей большую роль и въ колоніальныхъ дѣлахъ, у насъ совершенно ихъ не касается въ Маньчжуріи, вѣроятно боясь вторгнуться въ область вѣдѣнія опекающаго эту колонію министерства финансовъ. Когда же къ нему обращаются изъ Маньчжуріи съ какими-нибудь докладами или ходатайствами, оно неизмѣнно увѣдомляетъ, что сообщило содержаніе доклада или ходатайства на благовозрѣніе финансоваго вѣдомства.

Финансовое же вѣдомство, являющееся фактическимъ хозяиномъ нашей колоніальной политики въ Маньчжуріи, больше заботитится о полученіи съ Китайской Восточной дороги долга, чѣмъ о закрѣпленіи русскаго дѣла въ новой колоніи.

Неправильность нашей политики въ Маньчжуріи сказывается и въ вопросахъ охраны. Въ то время какъ Японія, вмѣсто охранной стражи для желѣзныхъ дорогъ

поставила въ Южной Маньчжуріи регулярныя войска, мы продолжаемъ оставаться при пограничной стражѣ. Между тѣмъ, ознакомленіе войска, на случай возникновенія войны, съ театромъ дѣйствій и вообще съ особенностями края крайне важно. Японцы это и учитываютъ. Мало того, японцы во всемъ проявляютъ рѣшительность своихъ дѣйствій; такъ, когда было рѣшено послѣ аннексіи Кореи соединить Южную Маньчжурію жел. дор. съ сѣтью корейскихъ дорогъ и для этой цѣли нужно было воспользоваться временной Мукденъ-Андуньской, Японія предупредила Китай, что начинаетъ работы и забираетъ нужную полосу земель, а чтобы китайцы не мѣшали, ставитъ воинскую охрану на линію строительныхъ работъ. Китайцы пытались остановить работы, завязалась перестрѣлка и японцы арестовали китайскаго окружного начальника. Послѣ этого Пекинъ далъ требуемую концессію на Мукденъ-Андуньскую дорогу.

Наши же дипломаты, напротивъ, держатся, какъ мы видѣли выше, политики уступокъ. *И эта политика, допустившая внѣдреніе иностранцевъ въ русскую колонію, несомнѣнно приведетъ къ печальному результату—къ полной потерѣ нами Сѣверной Маньчжуріи, которая стоила Россіи столько крови и милліардовъ рублей.*

Россія въ Монголіи.

Насколько Маньчжурія является провинціей, и территоріально, и экономически связанной съ русскимъ Дальнимъ Востокомъ, настолько Монголія исторически тяготѣетъ къ Сибири. Русскіе купцы насчитываютъ за собой вѣковую дѣятельность въ Монголіи, ими проторены пути въ глубь монгольскихъ степей, и русскіе товары упрочили за собой многіе монгольскіе рынки.

Къ сожалѣнію, ни одно изъ русскихъ торговыхъ сношеній съ восточными окраинами, а ихъ со временъ Ермака было не мало, не претерпѣвало столько потрясеній, не преодолѣвало столько всякихъ, большихъ и малыхъ, препятствій, какъ русско-монгольская торговля. Вмѣстѣ съ тѣмъ, ни одна провинція такъ сама не напрашивалась подъ протекторатъ Россіи, какъ Монголія. Если въ Маньчжуріи русскому дѣлу приходится вести борьбу на два фронта, съ китайцами и японцами, то въ Монголіи только съ китайцами. Мало того, въ Монголіи антикитайское движеніе питаетъ свои корни въ сѣдой старинѣ, носитъ крайне враждебный характеръ, и недавнее, во время китайской революціи, обращеніе къ Россіи, какъ странѣ могущей поддержать независимость Монголіи, подтверждаетъ исконное стремленіе монгола сбросить съ себя китайское иго.

И всѣ эти моменты, наиболѣе удобные для экономическаго закрѣпленія за Имперіей огромной территоріи, оставались неиспользованными русской дипломатіей, а указанія на огромную для государства важность пріобрѣтенія новаго и емкаго рынка истолковывались

нашей финансово-экономической политикой, какъ стремленіе къ авантюрамъ.

Въ результатѣ то же, что и съ Маньчжуріей. Тамъ японцы успѣшно тѣснятъ насъ и, разъ наше правительство не предприметъ энергичныхъ шаговъ, русскому дѣлу въ Маньчжуріи грозитъ полный крахъ. Здѣсь въ Монголіи, китайцы, когда антикитайское движеніе нѣсколько улеглось, снова начинаютъ, вооруженные американскими и европейскими капиталами, успѣшно конкурировать съ русскими и снова русское дѣло попадаетъ въ полосу тяжелаго испытанія.

Снаряженныя почти одновременно двѣ экспедиціи въ Монголію (Томская и Московская), съ цѣлью обслѣдованія послѣдней въ торгово-промышленномъ отношеніи, пришли и къ одному выводу: Монголія настолько интересна для Россіи съ точки зрѣнія торговыхъ интересовъ, что прямо преступно не использовать ее, и какъ рынокъ для русскихъ товаровъ, и какъ страну съ огромнымъ производствомъ.

Лично я вынесъ такое же впечатлѣніе.

Производительныя силы Монголіи.

Страна съ обширными возможностями для земледѣльческой культуры, при чистой доходности десятины въ 150—200 руб. (пшеница и овесъ), съ милліонными отарами овецъ, дающими на одинъ вывозъ до 10 мил. пудовъ шерсти, съ огромными стадами крупнаго рогатаго скота, могущими обслуживать десятокъ емкихъ мясныхъ рынковъ, съ табунами выносливыхъ лошадей, сильныхъ верблюдовъ—такая страна имѣетъ всѣ данныя къ тому, чтобы развернуть свои колоссальныя возможности въ области производства, а соотвѣтственно этому и углублять до такихъ же колоссальныхъ размѣровъ и емкость своего потребительнаго рынка.

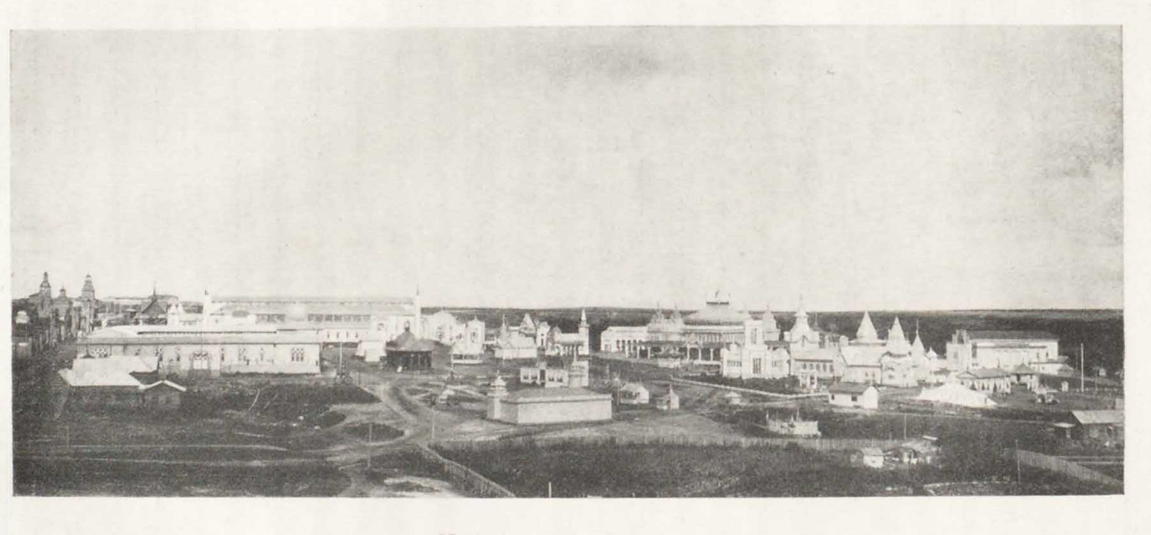
На основаніи данныхъ московской экспедиціи, численность населенія въ той части Монголіи, которая находится въ сферѣ русскаго вліянія (Сѣв.-Запад. часть — Халха, съ прилегающимъ къ ней райономъ внутренней

Монголіи), опредѣляется въ 500 т. юртъ, обладающихъ 40 мил. гол. скота. Общая доходность опредѣляется въ 170 мил. рублей; и эта невысокая цифра доходности объясняется крайне низкими цѣнами, по которымъ принимаются монгольскіе продукты скупщиками. Потребительскій рынокъ Халхы опредѣляется въ 40—50 мил. рублей, изъ нихъ на долю мануфактурныхъ товаровъ приходится 23—25 мил. рублей, т. е. свыше 50%, кожевенныхъ товаровъ — 10 мил. рублей, или 20—25%. Остальныя 25—30% приходятся на металлическія издѣлія, галантерейные товары, и проч.

Сопоставляя производительность интересующаго насъ края съ его потребительной емкостью, мы видимъ большое несоотвѣтствіе. Даже при существующей низкой оцѣнкѣ продуктовъ производства, покупательная способность монгола Сѣверо-Западной части можетъ быть увеличена въ 2½ раза. При правильной же постановкѣ товарообмѣна, которая неизбѣжно должна повысить расцѣнку приблизительно на 50%, емкость потребленія европейскихъ товаровъ повысится на таковой же процентъ. Слѣдовательно, оборотъ общаго товарообмѣна можетъ достигнуть почтенной суммы въ 500 мил. рублей. Цифра, надъ которой стоитъ призадуматься, какъ это и дѣлаютъ русскіе, особенно московскіе, коммерсанты, но которую совершенно игнорируетъ современная финансово-экономическая политика «объединеннаго» Кабинета. И вотъ благодаря этому-то, т. е. индифферентности, а иногда и враждебности, русскихъ правящихъ круговъ къ стремленіямъ русскаго купечества завоевать монгольскій рынокъ, мы и теряемъ послѣдній,—вѣрнѣе его вырываютъ изъ нашихъ рукъ иностранцы.

Условія русско-монгольской торговли. Остановлюсь на условіяхъ нашей торговли, какъ они рисуются экспедиціями и рядомъ совѣщаній по монгольскому вопросу, въ которыхъ я принималъ личное участіе.

Въ жизни монгольской торговли рѣзко обрисовались два періода—до революціи въ Китаѣ, давшей Монголіи



Хабаровская выставка.

поводъ къ отложенію отъ послѣдняго, и послѣ революціи, когда создались совершенно новыя условія, главнымъ образомъ благодаря новому нашему торговому соглашенію съ Китаемъ.

Въ первый періодъ вся торговля Монголіи, какъ ввозная, такъ и вывозная, находилась въ рукахъ китайскихъ и русскихъ купцовъ. Какъ извѣстно, для подданныхъ иностранныхъ державъ, кромѣ Россіи, Монголія была закрыта.

Наше купечество, помимо прочихъ льготъ, обусловленныхъ договоромъ съ Китаемъ, имѣло до 1912 года капитальную привеллегію торговать безпошлинно всѣми товарами, привозимыми въ Монголію по сухопутной границѣ. Однако одинъ численный подсчетъ оперировавшихъ въ странѣ русскихъ и китайскихъ фирмъ показывалъ рѣшительный перевѣсъ послѣднихъ. Такъ, въ Ургѣ на 100 китайскихъ—10 русскихъ, въ Улясутаѣ на 85—5, въ Кобдо на 65—7, въ Ванкуренѣ на 30—3, въ Заиншаби на 12—4, въ Калганѣ на 42—1 и т. д.

Въ отношеніи оборота китайскія фирмы также сильно опередили насъ, и въ то время какъ ихъ обороты исчислялись милліонами, обороты нашихъ купцовъ оставались далеко позади. Русскія фирмы продавали немало товара, покумаемаго у китайцевъ, и много сырья, уходящаго въ Россію, скупалось опять таки у китайцевъ.

Что же представляютъ изъ себя оба торгующихъ въ Монголіи конкурента?

Изъ нѣсколькихъ сотъ китайскихъ фирмъ насчитывается около 30 крупныхъ домовъ, имѣющихъ свои отдѣленія во всѣхъ перечисленныхъ пунктахъ. Это—оптовики, часто находящіеся въ коммандитныхъ отношеніяхъ съ иностранными фирмами Шанхая и Тяньцзина. Въ операціи ихъ входятъ также скупка сырья и банковское дѣло.

Такимъ образомъ, вся страна была покрыта мощной организаціей, дававшей возможность среднему китайскому

купцу имѣть изъ крупнаго оптоваго склада по сходной цѣнѣ товаръ для продажи, сбыть сырье и пользоваться кредитомъ. Послѣдній также возможенъ и въ отдѣленіяхъ правительственнаго банка, при чемъ, какъ выяснено, условія кредита какъ въ банкѣ, такъ и у частныхъ конторъ, не тяжелы. Китайскій купецъ имѣетъ деньги изъ 8—12% годовыхъ. Общій уровень китайскаго купечества, организованнаго издавна въ гильдіи, способствуетъ солидарности въ ихъ средѣ, что видно изъ совмѣстныхъ выступленій на рынкѣ въ качествѣ либо покупателей, либо продавцевъ. Когда китайцамъ нуженъ русскій товаръ, они покупаютъ его сообща цѣлыми группами, имѣя возможность, въ виду значительности партіи, предъявлять его къ возврату пошлины и снятію акциза. Въ продажѣ предметовъ первой необходимости монгола—бумажныхъ тканей—уровень цѣнъ также регулируется сообща.

Въ успѣхахъ китайской торговли есть большая доля заслуги и правительственной власти. Въ странѣ безъ правильной юстиціи, съ сильно развитой долговой системой, необходима помощь власти для взысканія долговъ, и эту помощь китайскій купецъ получаетъ всегда и въ полной мѣрѣ.

Положеніе же нашихъ купцовъ можно охарактеризовать просто: всего вышесказаннаго они не имѣютъ или имѣютъ въ самый уродливой формѣ. Разсѣянные по Монголіи небольшими группами, они не имѣютъ никакой общественной организаціи и поэтому не могутъ импонировать провинціальнымъ властямъ, стремящимся на каждомъ шагу чинить имъ затрудненія. Мало-интеллигентные, въ торговомъ смыслѣ, они поставили свое дѣло на явно маклаческихъ пріемахъ, которые рано или поздно должны были дать свои отрицательные результаты.

Дѣятельность въ Монголіи Русско-Китайскаго банка, направленная въ послѣднее время на ложный путь (банкъ теперь уже ликвидировалъ тамъ свои операціи), не спасла

нашего торговца отъ цѣпкихъ рукъ своего богатаго благотворителя, благодѣянія котораго выражаются въ такихъ приблизительно формахъ.

Назовемъ оптовика-Бійскъ, а непосредственно работающаго въ Монголіи—Улясутай. Улясутай нуждается въ товарѣ для продажи и мѣны на сырье и въ серебрѣ. Бійскъ идетъ навстрѣчу, даетъ то и другое съ обязательствомъ, что собранное сырье будетъ сдано только ему. Товаръ и серебро отпускаются по цѣнамъ, столь драконовски исчисленнымъ и съ начетомъ 20 % годовыхъ, что становится непонятнымъ, какъ люди все таки оборачиваются.

О томъ, что здѣсь не можетъ быть успѣшной борьбы съ китайцемъ, конечно, нѣтъ и рѣчи. Вотъ образецъ: бязь цвѣтная Шибаева 13 коп. отпускается по 18 к., т. е. съ надбавкой почти 40%; чугунная азіатская чаша въ одинъ пудъ, стоющая съ провозомъ 2 р. 80 к., идетъ въ счетъ за 4 руб., надбавка 45%; ножницы для стрижки овецъ, стоющія 30 к., идутъ въ счетъ за 45 к.—50%; мѣдный тазъ въ 60 к. считается въ 80 к.—надбавка 33%; серебро въ то время, когда курсъ на него былъ 1 р. 28 к.—ланъ, считалось въ 1 р. 60 к. и даже въ 1 р. 70 к. Принимая во вниманіе, что привозимое сырье обыкновенно принимается по расцѣнкѣ въ обратной пропорціи, Улясутай и долженъ продавать бязь по 20 к., чашу за 6 р., ножницы за 80 к., тазъ за 1 р., т. е. съ разницей противъ нормальныхъ цѣнъ отъ 50 до 150%. При такихъ условіяхъ приходится прибѣгать и къ обмѣру и обвѣсу монгола, что, конечно, отражается на всемъ, и на рвеніи нашего консула при взысканіяхъ, и на репутаціи той части купечества, которая ведетъ дѣла правильно.

Такое положеніе оторвало отъ насъ нашъ естественный рынокъ — Западную Монголію, такъ какъ оборотъ русскихъ товаровъ въ Улясутаѣ, въ Кобдо, Ванкурени, Заиншаби и др. мѣстахъ нельзя не назвать мизернымъ. Между тѣмъ, отдаленность этого района отъ Калгана и

Куко-Хото должна была бы поставить насъ здѣсь въ лучшее положеніе, чѣмъ китайцевъ.

Разсматривая статьи ввоза въ Монголію, мы видимъ, что главная потребность населенія, удовлетворяемая извнѣ,—хлопчатобумажныя ткани. За 1909 г. изъ Калгана въ Ургу, т. е. только по одному тракту, прослѣдовало 256,400 20-ти ярдовыхъ кусковъ, на сумму около 1.400.000 р. Это количество падаетъ исключительно на далембу и цуямбу—сорта иностранной дрилли и бязи, окрашиваемой въ Китаѣ. Этой тканью очень дешевой—12 до 18 к. аршинъ—удовлетворяется главная потребность монгола въ мануфактурномъ товарѣ. Изъ него шьется незатѣйливый халатъ монгола и монголки, штаны, шуба и даже бѣлье, у кого оно есть.

Товаръ этотъ, ввозимый въ Китай въ огромныхъ количествахъ, составляетъ предметъ ожесточенной конкуренціи между собою Америки, Японіи и Англіи, при чемъ за послѣднее десятилѣтіе Японія завоевала себѣ въ этомъ ввозѣ крупное мѣсто, благодаря, главнымъ образомъ, дешевизнѣ своего суровья и близости къ рынку. Таможенная статистика Тяньцзинскаго порта, обслуживающаго не только всю Монголію, но и сѣверныя китайскія провинціи Чжили, Шанси, и Кансу, ярко рисуетъ ожесточенную борьбу иностранныхъ державъ за этотъ рынокъ. Съ очень скромной цифры ввоза въ 1900 году Японія постепенно увеличивала свой оборотъ, и за 1909 годъ мы уже видимъ, что изъ общаго ввоза напримѣръ, дрилли, т. е. суровой далембы, на ея долю приходится 55%.

Окрашиваемыя въ Китаѣ кустарнымъ образомъ, эти ткани не отличаются прочностью красокъ, въ смыслѣ аппретуры оставляютъ желать многаго, но дешевизна товара все побѣждаетъ, и товаръ идетъ волной и, можно сказать, одѣваетъ рѣшительно всю Монголію.

Принятая въ портахъ Китая система аукціоновъ, на которыхъ реализуются громадныя партіи бумажнаго то-

вара, способствуетъ тому, что цѣны на нихъ варьируютъ въ соотвѣтствіи съ хлопковымъ рынкомъ и съ запасами готоваго товара въ странѣ. Развита также въ широкихъ размѣрахъ спекуляція, часто выбрасывающая товаръ на рынокъ по баснословнымъ цѣнамъ, лишь бы выгрузить пароходъ и т. п.

Сравнимъ теперь фрахты, напримѣръ, къ Ургѣ со стороны Россіи и съ юга. Самый дорогой морской фрахтъ къ Тяньцзину со стороны иностранныхъ государствъ 70 к. съ пуда. Желѣзнодорожный провозъ Тяньцзинъ—Калганъ обходится 55 к., Калганъ—Урга караванный путь въ среднемъ 1 р. 25 к., т. е. всего до Урги 2 р. 50 к. пудъ.

При отправкѣ изъ Москвы тарифъ до Верхнеудинска обходится въ 2 р. 55 к. съ пуда, Верхнеудинскъ—Кяхта—считаемъ минимальный рѣчной фрахтъ—25 коп., Кяхта—Урга караванный путь—40 коп., получаемъ 3 р. 20 к.

Такимъ образомъ, естественная граница Гоби рѣшительно не содѣйствуетъ нашему преобладанію, такъ какъ отправить изъ Тяньцзина въ Ургу стоитъ на 70 коп. на пудъ дешевле, чѣмъ туда же изъ центра Россіи. Усилившееся развитіе морскихъ портовъ, а также искусственный подъемъ оборота Тяньцзина вызвалъ усиленный стокъ товаровъ въ Монголію, опрокинувшій нашу торговлю, въ особенности съ паденіемъ цѣнъ на серебро. При томъ же прогрессія цѣнъ въ Россіи за послѣдніе два года совпала съ тяжелымъ кризисомъ въ Шанхаѣ и Тяньцзинѣ, имѣвшими огромные запасы непроданныхъ товаровъ.

Характеризуя все положеніе нашего дѣла въ Монголіи, приходится сказать, что въ предметахъ крупнаго ввоза мы отстаемъ по всей линіи отъ нашихъ конкурентовъ, оперирующихъ съ юга [1].

---

[1]) С. Вильгузъ—«Московская Торговая Экспедиція въ Монголію».

Съ одной стороны стоитъ купечество, сильное своей организаціей и связями, богатое и располагающее товаромъ, вполнѣ приспособленнымъ къ монгольскому покупателю, а съ другой—купечество разбросанное и разрозненное съ ассортиментомъ товаровъ, находящимъ небольшой кругъ болѣе или менѣе состоятельныхъ покупателей, постепенно все сокращающійся. Хотя мы и имѣемъ желѣзнодорожный путь почти вдоль всей монгольской границы, намъ все же провозъ въ Монголію стоитъ дороже, чѣмъ конкурентамъ, везущимъ свои товары караванами по 1.000 и 1.500 верстъ.

Но какъ бы плохо не налаживались наши торговыя сношенія съ Монголіей, они все же отмѣчали постепенное внѣдреніе русскаго дѣла въ жизнь этой страны. И, конечно, были основательныя надежды на то, что когда нибудь сознаетъ же русское правительство неправильность своего угла зрѣнія на монгольскій вопросъ и пойдетъ рука объ руку съ піонерами укрѣпленія русскаго дѣла на нашихъ восточныхъ окраинахъ.

Русская политика въ Монголіи.

Политическое броженіе въ Китаѣ, кончившееся, какъ извѣстно, перемѣной образа правленія, подвинуло монголовъ на рѣшительныя дѣйствія для сверженія китайскаго, политическаго и экономическаго, ига, причемъ взоры ихъ были обращены въ сторону Россіи. Мало того, монголы смотрѣли на послѣднюю, какъ на устроительницу ихъ дальнѣйшихъ, при новой обстановкѣ, политическихъ, торговыхъ и экономическихъ дѣлъ.

Съ этой цѣлью въ г. Ургѣ состоялся большой съѣздъ монгольскихъ князей, на которомъ было рѣшено обратиться за помощью къ Россіи, прося ее принять всю Монголію подъ свой протекторатъ, даровавъ лишь ей автономію въ области внутренняго самоуправленія. Подписанное участниками съѣзда означенное постановленіе, поручили доставить въ С.-Петербургъ особому посольству изъ наиболѣе выдающихся дѣятелей страны: Далама Церенъ-Чиметъ, князь Ханда-Дорчжи и Хайсанъ.

Монгольское посольство, по прибытіи своемъ въ С.-Петербургъ съ упомянутой миссіей, не встрѣтило сочувствія въ нашемъ дипломатическомъ вѣдомствѣ, не оцѣнившемъ, къ сожалѣнію, важность для Россіи подобнаго предложенія. Мало того, монголамъ дали понять, чтобы они возможно скорѣе покинули С.-Петербургъ, такъ какъ ихъ присутствіе въ Россіи можетъ быть непріятно Китаю.

Монголы сильно пали духомъ. Уѣзжая изъ Урги, они поставили на карту не только свою жизнь и жизнь множества князей и первосвященниковъ, но, главнымъ образомъ, дальнѣйшее существованіе автономной Монголіи. И дѣйствительно, какъ только китайцы узнали объ отправкѣ монгольскаго посольства въ С.-Петербургъ, начались разныя репрессіи въ Монголіи, хотя Пекинъ, выжидая рѣшенія Петербурга, не рѣшался на чрезвычайныя мѣры по подавленію монгольскаго руссофильскаго движенія. Видя безпомощность монголовъ, на встрѣчу имъ пришла только-что учрежденная съ Высочайшаго соизволенія—Россійская Экспортная Палата, которая, заинтересовавшись возможностью развить русскій экспортъ въ Монголіи и ослабить экономическій гнетъ Китая, уполномочила одного изъ своихъ членовъ войти въ соглашеніе съ членами посольства, ранѣе ему извѣстными, и, по возможности, оріентировать ихъ въ петербургскихъ сферахъ.

Монголы остались въ Петербургѣ еще на нѣсколько недѣль, были выслушаны Предсѣдателемъ Совѣта Министровъ и всѣми другими министрами. Подарки, привезенные ими отъ Хутухты Государю Императору, были приняты. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ Петербургѣ они добились обѣщанія снабженія ихъ, въ случаѣ надобности, оружіемъ, и имъ была обѣщана моральная поддержка и выказано правительствомъ сочувствіе Монголіи въ ея борьбѣ съ Китаемъ.

Тѣмъ не менѣе Министерство Иностранныхъ Дѣлъ

въ категорической формѣ отвергло ихъ предложеніе о принятіи Монголіи подъ протекторатъ Россіи.

Съ грустными мыслями покинуло Петербургъ первое монгольское посольство. Не взирая на общее сочувствіе нашихъ руководящихъ сферъ и русскаго общества Монголіи, наше иностранное вѣдомство не оцѣнило проявленной монголами симпатіи къ Россіи, и такимъ отношеніемъ къ дѣлу сильно ослабило обаяніе русскаго имени въ пограничной съ нашими сибирскими областями Монголіи, подорвало вѣру среди народовъ Центральной Азіи въ мощь Россіи, не рѣшившейся въ критическую минуту встать на защиту преданныхъ ей монголовъ.

Однако монголамъ, отвергнутымъ нашимъ дипломатическимъ вѣдомствомъ, судьба приготовила неожиданный сюрпризъ. Въ то время, какъ члены петербургскаго посольства пробирались по Монголіи окольными дорогами въ Ургу, чтобы доложить Хутухтѣ о неудачахъ своей миссіи, о нежеланіи Россіи принимать подъ свой протекторатъ Монголію, и понести за то должное наказаніе, или со стороны Хутухты, или со стороны китайскихъ властей,—въ это самое время въ Китаѣ вспыхнула революція, и срединная Имперія превратилась въ республику.

Монголы немедленно учли это событіе и объявили независимость всей Монголіи, т. е. территоріальныхъ частей Монголіи, которыя зафиксированы въ «Уложеніи объ управленіи Монголіи». Правителемъ объединенной и независимой Монголіи князьями единогласно былъ избранъ Ургинскій Хутухта. Республиканское пекинское правительство опротестовало образованіе Монгольскаго государства, но было безсильно принять болѣе дѣйствительныя мѣры. Во время переворота въ Ургѣ (11 ноября 1911 года) не было пролито ни одной капли крови, не было ни одного насилія надъ китайцами, офиціальные представители которыхъ безпрекословно покорились приказанію монголовъ покинуть страну.

Монголы обратились вновь къ Россіи съ просьбою

признать ихъ независимость, добытую ими самими. Вся наша печать, все наше общество, руководящія сферы были на сторонѣ монголовъ, и только наше дипломатическое вѣдомство было противъ, опасаясь косыхъ взглядовъ китайцевъ. Россійская Экспортная Палата устроила цѣлый рядъ засѣданій, на которыхъ съ исчерпывающей полнотой была доказана необходимость въ интересахъ Россіи скорѣйшаго признанія монгольской независимости.

Учитывая всю важность момента, я счелъ своимъ долгомъ 22 ноября 1911 года представить Предсѣдателю Совѣта Министровъ, Статсъ-Секретарю В. Н. Коковцову докладную записку слѣдующаго содержанія:

«Только-что переданный по телеграфу фактъ объявленія независимости Монголіи отъ Китая, вызываетъ необходимость принятія Русскимъ Правительствомъ цѣлаго ряда мѣропріятій, безусловно срочнаго характера, по поводу каковыхъ я имѣю честь представить на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства нѣкоторыя соображенія.

Какъ извѣстно Вашему Превосходительству, монгольскіе князья выражали въ послѣднее время вполнѣ опредѣленныя стремленія къ принятію протектората Россіи, къ которой Монголія экономически тяготѣетъ въ качествѣ сопредѣльной страны. Несомнѣнно, что, вслѣдъ за объявленіемъ независимости, со стороны монгольскихъ князей будутъ сдѣланы уже болѣе опредѣленныя въ этомъ отношеніи предложенія Русскому Правительству, которому и придется вскорѣ рѣшить этотъ важный для нашей дальневосточной политики вопросъ.

Рѣшеніе здѣсь можетъ быть принято троякое:

1) полная аннексія Монголіи; 2) присоединеніе Монголіи къ Россійской Державѣ на правахъ Бухарскаго и Хивинскаго царствъ и 3) оставленіе Монголіи въ качествѣ совершенно независимаго автономнаго государства, но съ выговоренными особымъ договоромъ спеціальными

преимуществами и льготами для русско-подданныхъ и съ участіемъ русскихъ агентовъ въ управленіи этой страной. Я не считаю здѣсь возможнымъ входить въ оцѣнку политическаго момента, допускающаго возможность принять Русскимъ Правительствомъ то или иное изъ указанныхъ рѣшеній даннаго вопроса, но, съ своей стороны, позволяю себѣ высказать нѣкоторыя по сему поводу соображенія.

Историческіе примѣры прошлаго не только Россіи, но и другихъ государствъ, показываютъ, что наиболѣе выгоднымъ, съ точки зрѣнія интересовъ государства, вовлекаемаго историческимъ ходомъ событій на путь расширенія своихъ границъ или своего политико-экономическаго преобладанія, является созданіе изъ сопредѣльной страны политическаго и стратегическаго буфера, который, не возлагая на государство слишкомъ тяжелаго бремени управленія и защиты этой страны, даетъ возможность извлекать изъ нея наибольшія экономическія выгоды. Такимъ буферомъ для Россіи, при создающемся положеніи, и можетъ явиться Монголія. Но для этого, по моему мнѣнію, необходимо остановиться на третьемъ изъ проектируемыхъ выше разрѣшеніи вопроса, такъ какъ оно не можетъ вызвать тѣхъ осложненій въ международной политикѣ, естественнаго неудовольствія и требованій компенсаціи со стороны другихъ заинтересованныхъ странъ, каковыя неизбѣжны при иныхъ рѣшеніяхъ.

Подготовительными шагами и, очевидно, неотложнаго характера, къ наиболѣе успѣшному рѣшенію вопроса въ указанномъ мною смыслѣ, могли бы явиться слѣдующія:

1) Такъ какъ, непосредственно за объявленіемъ независимости Монголіи, надлежитъ ожидать пріостановку всякихъ торговыхъ сношеній съ Китаемъ, то слѣдовало бы немедленно заняться скупкой обыкновеннаго (зеленаго) кирпичнаго чая, составляющаго не только продуктъ первой необходимости, но и мѣновую единицу въ Монголіи, для

того, чтобы взять на себя роль посредника по снабженію Монголіи этимъ продуктомъ. Если этого не сдѣлаетъ Русское Правительство при посредствѣ банковъ или крупныхъ чаеторговыхъ фирмъ, имъ для этой цѣли финансируемыхъ, то такимъ соблазнительнымъ случаемъ пріобрѣтенія экономическаго и даже финансоваго давленія на Монголію не замедлятъ воспользоваться иностранныя фирмы, напримѣръ, крупныя англійскія фирмы, занимающіяся скупкой шерсти въ Монголіи, какъ Стуккенъ и К° и др., которыя очевидно получатъ для этого неограниченный кредитъ со стороны финансирующихъ ихъ англійскихъ банковъ.

2) Надлежитъ немедленно открыть въ Ургѣ и Улясутаѣ русскія кредитныя учрежденія, напримѣръ, отдѣленія Русско-Азіатскаго банка, которыя могли бы финансировать новое монгольское правительство подъ обезпеченіе таможенныхъ сборовъ, каковые оно не замедлитъ, очевидно, ввести, а также подъ горнопромышленныя концессіи и право эксплоатаціи земельныхъ участковъ.

3) Командировать въ Монголію коммерческаго агента для заключенія договоровъ съ указаннымъ правительствомъ, обусловливающихъ исключительныя привилегіи по торговлѣ, промышленности, путемъ сообщенія и эксплоатаціи естественныхъ богатствъ для русскихъ подданныхъ, и для объединенія русскихъ, торгующихъ въ Монголіи, въ крупную торговую организанію, безъ каковой укрѣпленіе нашего экономическаго вліянія въ Монголіи представляется весьма затруднительнымъ.

4) Поставить на ближайшую очередь вопросъ о желѣзнодорожной линіи, Мысовая-Кяхта, какъ приближающую монгольскій рынокъ къ нашимъ торговымъ центрамъ.

Этимъ конспективнымъ перечнемъ необходимыхъ, по моему мнѣнію, мѣропріятій для использованія благопріятнаго политическаго момента и упроченія нашего экономическаго вліянія въ Монголіи, конечно, далеко не

исчерпывается полная программа мѣропріятій. Но я счелъ своимъ долгомъ отмѣтить лишь главнѣйшія изъ нихъ, проявленіе въ жизнь которыхъ не терпитъ отлагательства».

На эту записку Предсѣдатель Совѣта Министровъ, В. Н. Коковцовъ, 14 декабря 1911 года отвѣтилъ мнѣ, что онъ считаетъ такое выступленіе Россіи преждевременнымъ. Тѣмъ не менѣе, чрезъ нѣкоторое время Правительство послало д. с. с. Коростовца въ Ургу, который былъ уполномоченъ офиціально признать монгольскую «самостоятельность» и заключить съ монголами торговый договоръ на началахъ, изложенныхъ мною въ докладной запискѣ, поданной на имя В. Н. Коковцова.

Казалось, что все складывается къ благополучію монголовъ, однако послѣ того, какъ былъ опубликованъ текстъ русско-монгольскаго политическаго соглашенія и договора — *русское общество узнало, что непониманіе русскихъ интересовъ на Д. Востокѣ, неопредѣленность политики нашего дипломатическаго вѣдомства нашли въ немъ, какъ и вездѣ въ его выступленіяхъ, полное отраженіе.*

Прежде всего столь желанная, добытая самими монголами ихъ политическая самостоятельность, достигнутое объединеніе всей 5-ти милліонной Монголіи около Ургинскаго Хутухты, росчеркомъ пера нашего дипломатическаго представителя, по указанію, конечно, изъ Петербурга была уничтожена.

Китай изъ русскихъ рукъ вновь получилъ Монголію. Россія отвергла монгольскую независимость: она поставила Монголію подъ китайскій протекторатъ.

Можно было не брать Монголію подъ протекторатъ Россіи, но признать монгольскую независимость — это было не только право нашей дипломатіи, но ея священный долгъ передъ родиной.

Для насъ Монголія интересна только какъ самостоятельный буферъ между нами и китайцами, при чемъ мы будучи вполнѣ спокойны за нашу границу съ Монголіей,

могли бы въ этой странѣ спокойно насаждать русскую торговлю и промышленность.

Русско-монгольскій торговый договоръ.

Между тѣмъ, та же русская дипломатія, заключая торговый договоръ, имѣла повидимому весьма слабое понятіе о предметѣ своихъ переговоровъ съ монголами. Такъ, заключенный русско-монгольскій договоръ содержитъ не только много неясностей и дефектовъ, но въ нѣкоторыхъ своихъ частяхъ прямо составленъ въ ущербъ Русскаго государства.

Такъ, во второй статьѣ упоминается о предоставленіи русскимъ права «по прежнему» пользоваться льготами и и преимуществами въ Монголіи. Въ той же статьѣ сдѣлана оговорка, что монголы не могутъ предоставить иностранцамъ правъ и преимуществъ болѣе тѣхъ, какими пользуются въ Монголіи русскіе.

По смыслу этой статьи выходитъ, что иностранцы могутъ пользоваться если не большими, чѣмъ русскіе, правами, то во всякомъ случаѣ такими, какими пользуются въ этой странѣ русскіе. Такимъ образомъ, слово «по прежнему» въ этой статьѣ врядъ ли согласуется съ дѣйствительностью. По русско-китайскому договору 1881 г., русскіе пользовались преимущественно передъ всѣми иностранцами правомъ безпошлинно торговать въ Монголіи и иностранцы не могли проникнуть въ Монголію непосредственно: они должны были прибѣгать къ дорогостоющему китайскому и отчасти русскому посредничеству. Правда, въ старомъ договорѣ не было упомянуто о томъ, что иностранцамъ запрещено было торговать въ Монголіи, однако фактически, по взаимному уговору между Россіей и Китаемъ, иностранцы не допускались въ Монголію, но въ томъ же договорѣ не было упомянуто и о правахъ иностранцевъ въ Монголіи, какъ это сдѣлано русскими дипломатами въ новомъ русско-монгольскомъ договорѣ. Разумѣется, это послѣднее обстоятельство, съ точки зрѣнія нашихъ чисто коммерческихъ интересовъ, не можетъ разсматриваться какъ обстоятельство, способствующее

быстрому закрѣпленію за нами монгольскаго рынка. Если русскіе коммерсанты не могли укрѣпиться въ Монголіи при наличіи безпошлинной торговли и при полномъ отсутствіи иностранныхъ, высококультурныхъ коммерсантовъ, то при новыхъ условіяхъ русскимъ будетъ еще труднѣе укрѣпиться на монгольскомъ рынкѣ.

Среди новыхъ льготъ, идущихъ дальше «прежнихъ», слѣдуетъ отмѣтить: право плавать по рѣкамъ, текущимъ въ русскіе предѣлы, устраивать черезъ нихъ мосты и переправы. Къ сожалѣнію, въ протоколѣ не оговорено, могутъ ли русскіе плавать по рѣкамъ, не текущимъ въ русскіе предѣлы, а также устраивать черезъ нихъ мосты и переправы?

Въ виду сохраненія монголами, и какъ говорятъ «по совѣту нашихъ дипломатовъ», исключительно за собою права монополизировать ту или иную область торговли и промышленности, положеніе русскихъ коммерсантовъ крайне осложняется. Какой капиталистъ захочетъ вкладывать свои капиталы, напримѣръ, въ желѣзнодорожное строительство, автомобильное дѣло, на сооруженіе электрическаго освѣщенія и др., какъ о томъ хлопочетъ монгольское правительство, если оно не получитъ въ этой области монополіи, ибо находится всегда подъ угрозой появленія конкурента—иностранца, работающаго можетъ быть даже на болѣе льготныхъ условіяхъ, чѣмъ онъ выговаривалъ у монголовъ себѣ. Обойти этотъ пунктъ хотя и возможно, при помощи полученія соотвѣтственной концессіи на монгольское имя, но опять и этотъ исходъ сопряженъ съ извѣстнымъ рискомъ и неудобствами, включительно до лишенія даннаго предпріятія защиты русскаго дипломатическаго корпуса.

Страннымъ является отмѣна договоромъ круговой поруки. Вся торговля въ Монголіи производится въ кредитъ, единственная гарантія для затраченныхъ капиталовъ была существующая въ Монголіи круговая порука. Правда, иногда на этой почвѣ возникали злоупотребле-

нія, но нельзя же отмѣнять этотъ институтъ, пока еще въ странѣ нѣтъ другой гарантіи русскому капиталу, когда нѣтъ еще законовъ, обезпечивающихъ правильное поступленіе выданныхъ монголамъ ссудъ и исполненіе ими своихъ долговыхъ обязательствъ.

Вообще по новому договору русскій коммерсантъ долженъ былъ и имѣлъ право получить больше того, что онъ получилъ, благодаря непониманію русской дипломатіей, нашихъ торговыхъ интересовъ почему то протестовавшей противъ предоставленія намъ въ Монголіи исключительныхъ правъ въ области торговли и промышленности. Тогда какъ только этимъ путемъ можно было установить тѣсную экономическую зависимость Монголіи отъ Россіи и создать прочное тяготѣніе монгольскаго рынка къ Великой Сибирской магистрали.

Такимъ образомъ, по этому договору Россія не только ничего не выиграла въ политическомъ отношеніи, но сильно проиграла въ экономическомъ, такъ какъ мелкія льготы, которыя предоставлены, впрочемъ, не однимъ русскимъ, а всѣмъ вообще иностранцамъ, она конечно съ успѣхомъ бы получила и отъ китайцевъ.

Таможенная политика.

Въ то же время торговая дѣятельность внутри Монголіи замерла. Китайцы, въ рукахъ которыхъ была торговля, боясь разгрома, спѣшно ликвидировали свои торгово-промышленныя дѣла и безъ боя уступали свои позиціи русскимъ торговцамъ. Послѣдніе, разумѣется съ большой энергіей принялись за дѣло и въ скоромъ же времени всѣ запасы русскихъ товаровъ оказались распроданными. Цѣны на товары сильно росли, а скоро нѣкоторые (чай, разные сорта бязи) нельзя было купить въ Монголіи ни за какія деньги, такъ какъ ни съ юга, (изъ Китая) ни съ сѣвера (изъ Россіи) подвоза товаровъ не было. Русскіе торговцы въ Монголіи требовали товаръ, фабрично-заводскіе центры удовлетворить ихъ не могли. Правительство жаловалось на купцовъ, обвиняя ихъ въ инертности, купцы же обвиняли правительство въ неже-

ланіи осуществить рядъ необходимыхъ мѣропріятій таможенно-тарифнаго и транспортнаго характера. И, дѣйствительно, на этотъ разъ коммерсанты были, пожалуй, правы.

Русское правительство допустило рядъ такихъ фактовъ, которые нельзя назвать иначе, какъ очевидное недоразумѣніе. Нѣкоторые изъ нихъ заслуживаютъ быть отмѣченными.

Съ упраздненіемъ 1 января 1913 года пятидесятиверстной безпошлинной полосы въ предѣлахъ Забайкальской области, все пограничное населеніе и всѣ имѣющіе какія-либо торговыя дѣла съ Монголіей переживаютъ рядъ непріятныхъ, а порою и тяжелыхъ осложненій съ таможеннымъ вѣдомствомъ, возникающихъ на почвѣ слишкомъ ретиваго отношенія таможенныхъ чиновъ къ интересамъ фиска. Изо-дня въ день происходятъ случаи, нарушающіе спокойное теченіе жизни среди пограничнаго русскаго и инородческаго населенія, а въ особенности въ районѣ Кяхта—Троицкосавскъ. Нечего говорить, что эти таможенныя репрессіи вредно отражаются не только на развитіи нашихъ торговыхъ отношеній съ Монголіей, но и вызываютъ острое недовольство среди монголовъ, которые говорятъ, что до заключенія дружескихъ договорныхъ отношеній Россіи съ Монголіей монголамъ жилось лучше, и что Русское Правительство не исполнило своихъ обѣщаній, относительно безпошлиннаго пропуска въ предѣлы Россіи всѣхъ произведеній почвы и промышленности Монголіи. Эти таможенныя стѣсненія, повторяющіяся изо-дня въ день въ пограничной полосѣ Западнаго Забайкалья, вызываютъ рѣзкій поворотъ въ симпатіяхъ монголовъ отъ Россіи къ Китаю. Трудно и даже невозможно перечислить всѣхъ случаевъ таможенныхъ репрессій, какъ съ русскимъ, такъ и съ монгольскимъ населеніемъ приграничной полосы Забайкалья, не вызывающихъ ничего кромѣ жалобъ со стороны всѣхъ тѣхъ, кто имѣетъ дѣло съ таможней. Для иллю-

страціи создавшагося положенія достаточно будетъ указать лишь на нѣкоторые случаи, ярко рисующіе отношеніе чиновъ таможеннаго вѣдомства къ пограничному населенію.

Всѣмъ кяхтинцамъ извѣстенъ случай съ монголомъ Чжамчаномъ, котораго таможенные досмотрщики въ верстѣ отъ Кяхты задержали съ быкомъ и телѣгой только за то, что онъ въ качествѣ возчика провозилъ въ предѣлы Россіи свѣжую рыбу въ количествѣ 3 пудовъ 30 фунтовъ, которая по оцѣнкѣ таможни стоила 1 руб. 88 коп. и за которую слѣдовала пошлина всего лишь въ количествѣ 70 коп. Результатомъ задержанія Чжамчана было то, что кяхтинская таможня заключила бѣднаго монгола въ тюрьму, а рыбу, быка, телѣгу и упряжь, на которыхъ онъ везъ рыбу, конфисковала и продала съ торговъ, хотя былъ вполнѣ установленъ тотъ фактъ, что монголъ Чжамчанъ лишь въ качествѣ возчика отвозилъ рыбу (налимовъ), пойманную въ Орхонѣ мѣщаниномъ Михаиломъ Бабкинымъ, по просьбѣ послѣдняго, и что монголъ Чжамчанъ везъ рыбу открыто, совершенно не подозрѣвая, что везетъ контрабанду. Мировой Судья 20-го участка округа Читинскаго Окружного Суда, къ которому поступило это дѣло, не нашелъ возможнымъ привлечь къ слѣдствію въ качествѣ обвиняемаго монгола Чжамчана, но послѣдній, все-таки, кромѣ заключенія въ тюрьмѣ, былъ лишенъ послѣдняго своего достоянія — быка и телѣги, конфискованныхъ и проданныхъ Кяхтинской таможней съ торговъ. Тоже повторилось съ крестьяниномъ Константиномъ Баландинымъ и казакомъ Александромъ Петровымъ, которые были задержаны таможенной стражей съ рыбой, наловленной въ притокахъ рѣки Селенги. У нихъ Таможня конфисковала и продала съ торговъ 43 пуда рыбы, четыре лошади съ упряжью и телѣги.

Затѣмъ былъ рядъ острыхъ недоразумѣній таможеннаго надзора съ жителями станицъ Шерагольской, Ку-

даринской и поселковъ Жиндинскаго и Усть-Урлукскаго на почвѣ вывоза въ наши предѣлы монгольскаго лѣса для сельско-хозяйственныхъ надобностей. Поэтому поводу состоялся въ пограничныхъ поселеніяхъ рядъ сходовъ, ходатайствующихъ объ освобожденіи вывозимаго изъ Монголіи лѣса отъ пошлинъ, при чемъ слѣдуетъ отмѣтить то обстоятельство, что мѣстное приграничное населеніе объ упраздненіи 50-тиверстной безпошлинной полосы не было заранѣе предупреждено [1]).

Насколько высоко обложеніе пошлиной лѣса, и насколько таковое не соотвѣтствуетъ дѣйствительной стоимости лѣса, достаточно ярко иллюстрируется разсказомъ таможеннаго чиновника Гирса, который сообщаетъ, что онъ былъ свидѣтелемъ того, какъ монголъ, привезшій лѣсъ въ Кяхту, продалъ лѣсъ за 15 руб., а между тѣмъ пошлины за лѣсъ причиталось съ монгола 18 руб. Владѣлецъ шубнаго завода въ Кяхтѣ коммерціи совѣтникъ Коковинъ сообщаетъ, что за полушубокъ, офицерскаго образца, сдѣланный у него на заводѣ, стоимостью около 20-ти руб., таможня взыскиваетъ штрафъ въ 140 руб., а съ крестьянина за козью доху, стоющую 18 руб. было взыскано таможней штрафа въ 180 руб.

Совершенно непонятными являются дѣйствія таможенной заставы въ Усть-Кяхтѣ, которая производитъ досмотръ вещей лицъ, только ѣдущихъ на пароходѣ, и совершенно не досматриваетъ вещи лицъ, ѣдущихъ по почтовому тракту изъ Кяхты въ Верхнеудинскъ. Казалось бы, совершенно излишне вторично осматривать вещи лицъ, которыя уже подвергались таможенному досмотру въ Кяхтѣ, а между тѣмъ вещи этихъ лицъ досматриваются

---

[1]) Объявленіе объ упраздненіи 50-тиверстной полосы было опубликовано 4 января 1913 г. въ № 1 «Забайкальскихъ Областныхъ Вѣдомостей», а заготовки лѣса въ Монголіи русскимъ приграничнымъ населеніемъ уже были сдѣланы съ осени и начала зимы 1912 г., а поэтому это запоздалое и неожиданное распоряженіе внесло большое разстройство въ сельско-хозяйственную жизнь приграничнаго населенія.

не только въ Усть-Кяхтѣ, но и въ Тонхоѣ. Такимъ образомъ, лицо, ѣдущее изъ Монголiи, должно подвергаться троекратному досмотру, что, конечно, только создаетъ общее недовольство и открытый общiй ропотъ противъ существующаго таможеннаго порядка.

Таможенный вопросъ на границѣ Забайкалья является въ настоящее время больнымъ мѣстомъ въ развитiи нашихъ торговыхъ отношенiй съ Монголiей, и если не будетъ такъ или иначе урегулированъ, то несомнѣнно сыграетъ въ пользу китайской торговли въ Монголiи, которая въ настоящее время уже начинаетъ находить здѣсь пути къ своему возстановленiю и преобладанiю, утраченному съ момента провозглашенiя монголами своей независимости отъ Китая.

Акту 21 октября 1912 года, свидѣтельствующему о солидарности нашихъ экономическихъ и политическихъ интересовъ съ Монголiею, въ Восточной Сибири было придано важнѣйшее историческое значенiе: казалось, открывается новая эра нашихъ отношенiй съ Дальнимъ Востокомъ и обширная Монголiя становится первымъ этапомъ и буферомъ въ защитѣ насъ отъ опаснаго напора желтой расы.

Поэтому станетъ понятнымъ, какое общее изумленiе, чтобы не сказать болѣе, вызвало внезапное обложенiе пошлинами идущихъ къ намъ монгольскихъ товаровъ, что даже чисто формально фактомъ отмѣны 50-ти верстной полосы не вызывалось, ибо за этою отмѣною должно было слѣдовать обложенiе пошлиною товаровъ только *китайскаго*, но никакъ не монгольскаго происхожденiя, о которыхъ въ договорѣ 1881 г. ничего сказано не было.

Для всѣхъ стало ясно, что у насъ дѣйствительно правая рука не знаетъ, что дѣлаетъ лѣвая. Установленiе пошлинъ на монгольское сырье содѣйствовало лишь возстановленiю временно прерванныхъ торговыхъ сношенiй Монголiи съ Китаемъ, такъ какъ закрывало дорогу этому сырью въ Россiю и толкало его вновь въ Китай.

Полное игнорированіе интересовъ русско-монгольской торговли въ теченіе цѣлаго года, нежеланіе ударить палецъ о палецъ къ проведенію мѣръ, о которыхъ просили и молили изъ Сибири и изъ Монголіи, и, напротивъ того, боевой натискъ таможеннаго вѣдомства противъ привоза монгольскихъ товаровъ въ Россію достигли своей цѣли: нынѣ не только возстановленъ путь отъ Урги на Каманъ, но и создался новый торговый путь для Китая—отъ Хайлара въ Ургу.

Таково въ самыхъ общихъ чертахъ положеніе русскаго дѣла въ Монголіи. Оно дѣйствительно безотрадно. Русское дипломатическое вѣдомство ни разу не оправдало надеждъ русскаго общества въ монгольскомъ вопросѣ. Поэтому его дѣятельность въ области разрѣшенія монгольскаго вопроса заслуженно порицается не только заинтересованными въ немъ русскими коммерческими кругами, но даже чинами всѣхъ другихъ вѣдомствъ, знакомыхъ съ монгольскимъ вопросомъ.

Однако, сами монголы не хотятъ вѣрить, что Русское Правительство и особенно дипломатическое вѣдомство настроено столь равнодушно къ монгольскимъ интересамъ. Прибытіе въ Петербургъ монгольскаго посольства съ предсѣдателемъ монгольскаго совѣта министровъ Саин-Ноинъ-ханомъ воглавѣ—новое доказательство вѣры монголовъ въ Россію и русскихъ.

По прибытіи въ Петербургъ монгольская депутація услышала изъ устъ привѣтствовавшихъ ее нашихъ дипломатовъ, что 23 октября 1913 года между Китаемъ и Россіей состоялось соглашеніе относительно Монголіи, безъ участія представителей послѣдней, первый параграфъ котораго гласитъ, что «Россія признаетъ, что территорія внѣшней Монголіи составляетъ часть территоріи Китая». Повидимому, *Китай охотно принялъ подарокъ Россіи и претворилъ въ своемъ огромномъ организмѣ остальную трехмилліонную Монголію.*

Монголія вновь отдана во власть Китая, китайскихъ чиновниковъ и китайскихъ коммерсантовъ, такъ-какъ

столѣтній опытъ Китайскаго управленія Монголіей въ достаточной мѣрѣ убѣждаетъ, что китайцы не замедлятъ закрѣпить въ странѣ свои прежнія позиціи, возникшія, какъ извѣстно, также на основѣ «Лифаньюаня», того монголо-китайскаго договора, статьи котораго въ свое время въ гораздо большей степени ограничивали китайскую дѣятельность въ Монголіи, чѣмъ только-что заключенное русско-китайское соглашеніе о Монголіи.

Необходимыя мѣропріятія.

Такимъ образомъ, не сумѣвши использовать благопріятный политическій моментъ, въ отношеніи включенія Монголіи въ циклъ русскихъ дальневосточныхъ провинцій, упустивши рядъ такихъ же благопріятныхъ случаевъ къ упроченію господства русской торговли на емкомъ монгольскомъ рынкѣ, намъ все же нельзя складывать оружіе и съ позоромъ уйти изъ страны, послѣ многихъ лѣтъ упорнаго экономическаго завоеванія ея. Поэтому неотложность ряда мѣропріятій, какъ они указаны многочисленными совѣщаніями по монгольскому вопросу, представляется съ еще большей силой, требуетъ еще большаго напряженнаго вниманія со стороны правящихъ круговъ.

Нужно помнить, что успѣхъ развитія нашей отечественной торговли будетъ зависѣть отъ нашей правоспособности обслужить монгола въ большей половинѣ всѣхъ его главныхъ насущныхъ потребностяхъ спроса и сбыта. Другими словами, что монголъ получаетъ нынѣ съ юга, онъ долженъ получить это съ сѣвера. Для этого необходимо установить такія правила и порядокъ для нашихъ взаимоторговыхъ отношеній съ Монголій, при которыхъ всѣ операціи по перемѣщенію товаровъ, цѣнностей и пр. съ той и другой стороны совершались легко, быстро, безъ всякихъ тормазовъ и проволочекъ. Съ этой цѣлью необходимо, чтобы въ основѣ всѣхъ таможенныхъ мѣропріятій впередъ всего было выдвинуто не формальное только, а фактическое огражденіе и покровительство нашей отечественной заграничной торговли, понимая

фискальныя мѣры обложенія и борьбу съ контрабандой, какъ средство для достиженія первой основной государственной задачи, а не какъ самостоятельную цѣль, что наблюдается въ сибирской пограничной таможенной стражѣ.

По договору 21 октября за ними оставлено широкое право безпошлинной торговли, поэтому является вполнѣ справедливымъ освободить отъ пошлины всѣ поступающія къ намъ монгольскія произведенія, а именно: волосъ, животное масло, сало, лѣсной строительный матеріалъ, деготь, смолу, выкуриваемую русскими, рыбу, кедровый орѣхъ, выдѣланныя овчины, мѣха (козьи дохи), кошмы; шкуры лисицы, волка, соболя, куницы, хорька, медвѣдя и рыси. Казалось бы, вполнѣ возможнымъ освободить отъ обложенія пошлиною курительныя свѣчи и газовые шелковые хадаки, какъ предметы священнаго культа ламайской религіи, исповѣдываемые нашими бурятами.

Существованіе пошлинъ на перечисленные предметы нашего съ Монголіей товарообмѣна является не только безусловно вреднымъ для русскаго потребителя, особенно въ мѣстностяхъ, пограничныхъ съ Монголіей, но въ интересахъ русской торговли и русскаго производства—представляется прямо недопустимымъ, такъ какъ монгольское сырье, загражденное пошлиной отъ поступленія въ наши предѣлы, будетъ слѣдовать въ Китай, на долю котораго выпадутъ тогда всѣ выгоды торговли съ Монголіей. Что же касается интересовъ фиска, то они нисколько не пострадаютъ, такъ какъ при сокращенномъ ввозѣ сырья поступленіе пошлинъ въ общемъ весьма незначительно. Развитіе же русско-монгольской торговли, само собою понятно, во много разъ покроетъ эти прямые недоборы по смѣтѣ таможеннаго вѣдомства.

Крайне необходимо измѣненіе распоряженія таможеннаго вѣдомства о возвращеніи акциза съ сахара, та-

баку, спичекъ, папиросныхъ гильзъ и нефтяныхъ продуктовъ, вывозимыхъ въ Монголію, при условіи доставки этихъ товаровъ въ Ургу, и по засвидѣтельствованіи о прибытіи туда этихъ грузовъ русскимъ консуломъ. Мѣра эта вызвана, какъ противодѣйствіе контрабандѣ названныхъ фабрикатовъ, вывозимыхъ къ намъ изъ сосѣдняго Маймачена; но, при наличныхъ условіяхъ, она не достигаетъ намѣченной цѣли—напротивъ, прямо вредна для общей нашей торговли съ Монголіей. Безакцизный табакъ выдержитъ для контрабанды перевозку не только изъ Урги, а даже изъ Пекина и Шанхая, хотя бы его везли оттуда черезъ всю Монголію. Сахаръ также выдержитъ обратную перевозку изъ Урги, хотя выгода отъ такой контрабанды небольшая. Главное же стѣсненіе и вредъ отъ введеннаго новаго порядка возврата акциза заключается въ томъ, что изъ Кяхты сахаръ, табакъ, спички, керосинъ идутъ не въ одну Ургу, а и на пріиски, гдѣ работаетъ въ лѣтній сезонъ до 10 тыс. рабочихъ; въ Ванкуренъ — на юго-западъ 300 верстъ, по Селенгѣ, въ Цзаинъ-Шаби, на полпути между Ургой и Улясутаемъ, и въ самый Улясутай. Такимъ образомъ, возвратъ акциза, установленный для поощренія нашего заграничнаго вывоза, въ данномъ случаѣ служитъ ограниченіемъ для всей Монголіи, кромѣ Урги.

Въ ряду мѣръ, способствующихъ оживленію русско-монгольскихъ торговыхъ сношеній, одно изъ первыхъ мѣстъ принадлежитъ вопросу о распространеніи льготнаго тарифа какъ на товары, вывозимые въ Монголію черезъ Кяхту, такъ и на товары, направляемые въ Монголію съ Запада, черезъ Култукъ и Монды, по Тункинскому тракту, и далѣе на Улясутай. Безъ такого условія нельзя говорить объ успѣшномъ товарообмѣнѣ съ Монголіей.

Особенно важно примѣненіе льготнаго тарифа для ввоза чая въ Монголію сѣвернымъ путемъ. Какъ извѣстно, чай у монголовъ является главнымъ продуктомъ питанія.

Это ихъ хлѣбъ [1]). Кромѣ того кирпичный чай является въ Монголіи и денежнымъ знакомъ, и тотъ, кто имѣетъ чай, является хозяиномъ положенія въ Монголіи. Поэтому, чтобы отбить вліяніе Китая, необходимо взять торговлю чаемъ въ свои руки, что и станетъ возможнымъ при уменьшеніи тарифа на чай черезъ Владивостокъ. Съ 1912 года цѣны на чай стали сильно возрастать: кирпичъ чая поднялся съ 85 коп., до 1 руб. 50 коп. Такое повышеніе цѣнъ объясняется прекращеніемъ подвоза съ юга, въ виду обострившихся отношеній Монголіи съ Китаемъ. Кромѣ того, китайцы умышленно повышаютъ цѣны и при этомъ распространяютъ среди монголовъ слухи, что повышеніе цѣнъ находится въ связи съ приходомъ русскихъ и уходомъ китайцевъ. Къ сожалѣнію, мѣстные ургинскіе торгующіе люди также слѣдуютъ за китайцами и тоже повышаютъ цѣны. Все это уменьшаетъ ненависть монголовъ къ китайцамъ и нужно опасаться, что длительный товарный голодъ и дороговизна товаровъ можетъ повлечь къ измѣненію дружественнаго отношенія монгольскаго населенія къ русскимъ. Въ виду этого было бы весьма важнымъ немедленно направить чай черезъ Владивостокъ, по возможно низкимъ цѣнамъ.

Въ совершенномъ пренебреженіи, съ точки зрѣнія охраны и улучшенія, находится и основная отрасль монгольскаго хозяйства —скотоводство.

Богатѣйшія пастбища, сѣнокосы, приволье, просторъ, обиліе рѣкъ и озеръ во многихъ районахъ страны, малочисленное населеніе, чрезвычайно малое развитіе земледѣлія—все это служитъ факторомъ для интенсивнаго развитія животноводства. Къ сожалѣнію, отсутствіе правильной ветеринарной помощи гибельно отражается на этомъ главнѣйшемъ источникѣ народнаго богатства. Русское же правительство, очевидно, не придаетъ этому

[1]) Кирпичный чай, самъ по себѣ питательный (смѣшивается съ бараньей кровью), варится съ саломъ и молокомъ и, такимъ образомъ, представляетъ собой что-то въ родѣ борща.

сколько-нибудь серьезнаго значенія; между тѣмъ, неблагополучіе монгольскаго скота угрожаетъ заносомъ эпизоотій пограничнымъ русскимъ районамъ. Командировки же Читинской лабораторіей своихъ ветеринаровъ для различныхъ прививокъ отдѣльныхъ гуртовъ скота носятъ случайный характеръ и непланомѣрны, почему ихъ и нельзя считать серьезнымъ мѣропріятіемъ.

Наконецъ, послѣднее указаніе—это на необходимость организаціи кредита въ Монголіи. И въ этомъ вопросѣ современная русская финансово-экономическая политика на Дальнемъ Востокѣ остается вѣрной себѣ. Фактическое уничтоженіе Русско-Китайскаго банка, созданнаго С. Ю. Витте для обслуживанія кредитомъ всего русскаго Дальняго Востока, не смѣнилось какимъ-либо новымъ кредитнымъ учрежденіемъ. И если еще Маньчжурія кое-какъ обслуживается существующимъ Русско-Азіатскимъ банкомъ, больше занятымъ, къ сожалѣнію, коммерческими соображеніями, то Монголія лишена всякой кредитной организаціи. Вмѣсто того, чтобы самому озаботиться устройствомъ банка въ Монголіи—финансовое вѣдомство допустило взятіе банковскихъ концессій частнымъ лицомъ Г. Ю—мъ, а затѣмъ предложило ему продать его концессіи особому консорціуму. Г. Ю—въ, конечно, оказался вначалѣ очень несговорчивымъ, и только послѣ того, какъ ему было консторціумомъ банковъ (при правительственной поддержкѣ) выплачено 200.000 рублей и обезпечено мѣсто директора въ Правленіи, великодушно переуступилъ свои права консорціуму и правительству. Желательно, чтобы такой банкъ преслѣдовалъ не только чисто банковскія коммерческія выгоды, но и проводилъ бы русскую экономическую политику. Однако, фактически банкъ не открытъ еще и до сихъ поръ, и когда вообще будетъ открытъ, никому неизвѣстно. Между тѣмъ, въ Монголіи оживились китайскіе банки, которые вновь начали производить свои операціи.

Общiе выводы.

Изъ той массы впечатлѣнiй, которую я вынесъ изъ своей поѣздки по Дальнему Востоку, наиболѣе глубокое дѣйствiе произвело на меня, прежде всего, полное равнодушiе, переходящее порой въ преступное умыванiе рукъ, нашихъ правящихъ сферъ къ тѣмъ неисчислимымъ богатствамъ, которыя таятся въ нѣдрахъ земли, въ лѣсахъ, рѣкахъ и моряхъ Дальняго Востока и которыя съ успѣхомъ начинаютъ урывать отъ насъ иностранцы. Съ другой стороны, я былъ пораженъ той живучестью русскаго предпринимательскаго дѣла, которая, не смотря на всѣ эксперименты, продѣлываемые надъ нею нашей политикой, все-таки поддерживаетъ нашъ торговый пульсъ, окрыляетъ надежду на лучшее будущее для русскаго дѣла на Дальнемъ Востокѣ, и въ тяготѣющихъ къ нему китайскихъ провинцiяхъ—Маньчжурiи и Монголiи.

Я вынесъ также и убѣжденiе въ томъ, что современная конъюнктура дальневосточныхъ дѣлъ продолжаетъ складываться въ пользу Россiи.

Помимо тѣхъ доводовъ за полную возможность завоеванiя нашей торговлей емкихъ рынковъ Маньчжурiи и Монголiи, которые съ достаточной выпуклостью обрисованы выше и которые съ такой ясностью и опредѣленностью указывали путь для финансово-экономическихъ выступленiй, политическая конъюнктура на Дальнемъ Востокѣ продолжаетъ оставаться благопрiятной для Россiи.

Японiя, какъ я уже говорилъ, ни въ какомъ случаѣ не рѣшится въ отношенiи Россiи на крайнюю мѣру—

на войну, какъ бы ни были значительными наши притязанія на Маньчжурію. Современное финансовое и экономическое положеніе Японіи не таково, чтобы выдержать тяжесть новаго бѣдствія, несомнѣнно грозящаго на этотъ разъ болѣе ужасными послѣдствіями. Личныя бесѣды съ компетентными лицами, принадлежащими къ дипломатическому міру Японіи, укрѣпили во мнѣ это убѣжденіе. Японцы, чтобы аннексировать Южную Маньчжурію, не только не воспротивятся нашему стремленію сдѣлать то же самое съ Сѣверной Маньчжуріей, но охотно пойдутъ на добровольный раздѣлъ этой китайской цровинціи. Они отлично понимаютъ, что только такимъ путемъ возможно пріобрѣсти въ Россіи могущественнаго союзника. Вооруженный же натискъ, съ цѣлью овладѣть всей Маньчжуріей, несомнѣнно повлечетъ за собой союзъ русскихъ съ китайцами, и тѣмъ самымъ можетъ отнять у японцевъ надежду на успѣхъ натиска.

Однако, не особенно сильно смущаетъ японцевъ и та политика, которой держится русская дипломатія въ отношеніи Маньчжуріи. Они, какъ мы видѣли выше, упорно идутъ по пути безкровнаго завоеванія не только Южной Маньчжуріи, но и Сѣверной. И въ этомъ случаѣ успѣхъ на ихъ сторонѣ, по крайней мѣрѣ, теперь, когда Россія не предпринимаетъ никакихъ шаговъ къ отпору японскаго вторженія въ сферу русскаго вліянія въ Маньчжуріи.

Словомъ, для Россіи можетъ быть только одно рѣшеніе маньчжурскаго вопроса—добровольный раздѣлъ Маньчжуріи съ японцами.

Бояться вмѣшательства Европы и Америки, по мнѣнію японскихъ дипломатовъ, рѣшительно нѣтъ никакихъ основаній. Въ Южную Маньчжурію японцы все-равно не допустятъ никакого вліянія, а тѣмъ болѣе вмѣшательства, иностранныхъ державъ. Сѣверная же только можетъ представлять интересъ для трехъ государствъ: Россіи, Японіи и Китая, а потому, если бы и послѣдовало

вмѣшательство европейско-американскаго концерта, то такимъ притязателямъ пришлось бы пройти черезъ милліоны штыковъ сильной японской арміи, союзницы русской.

Еще меньшую угрозу можетъ являть собой Китай въ данный моментъ. Подорванный двумя революціями, деморализованный въ народѣ и арміи, онъ не въ состояніи дать сколько-нибудь серьезный отпоръ натискамъ болѣе сильныхъ его сосѣдей. Численность арміи Китая исчисляется: въ трехъ маньчжурскихъ провинціяхъ насчитывается 75000 солдатъ при 244 орудіяхъ, изъ нихъ по европейскому образцу обученныхъ 57 иновъ (баталіоновъ) пѣхоты и 28 иновъ кавалеріи; въ Сѣверномъ Китаѣ, включая и внутреннюю Монголію, насчитывается 333 т. солдатъ при 768 орудіяхъ, изъ нихъ европейски обученныхъ солдатъ 303 баталіона пѣхоты и 78—кавалеріи; наконецъ, въ Южномъ Китаѣ—256,5 тыс., при 643 орудіяхъ, изъ нихъ европейскаго типа 314 иновъ пѣхоты и 32—кавалеріи. Всего войскъ въ Китаѣ: 663.000 солдатъ, изъ нихъ войска новаго типа составляютъ приблизительно половину, т. е. около 300 тыс. штыковъ.

Но, какъ извѣстно, успѣхъ воинскаго дѣла не столько въ численности, сколько въ качествѣ войскъ. Послѣднимъ китайскія войска не могутъ похвалиться. Я лично много разъ убѣждался въ полной деморализаціи китайскаго солдата, въ отсутствіи военной дисциплины— этого главнаго рычага военнаго искусства и военныхъ успѣховъ. Достаточно помнить слова Юаньшикая: «собрать - то армію было легко, труднѣе ее распустить», чтобы понять характеръ китайской арміи, т. е. что солдатъ удерживаетъ въ войскахъ одно жалованье, а никакъ не сознаніе долга передъ родиной.

Однако, сопоставляя силы Японіи, Китая и Россіи, я былъ далекъ отъ мысли о вооруженныхъ столкновеніяхъ, а тѣмъ болѣе о какихъ либо агрессивныхъ выступленіяхъ съ нашей стороны. Я привелъ данныя о числен-

ности войскъ исключительно съ цѣлью показать, какъ неоснователенъ пугающій нашу дипломатію призракъ вооруженнаго натиска со стороны Японіи и Китая.

Мысль о войнѣ на Дальнемъ Востокѣ должна быть совершенно отброшена, а слѣдовательно и серьезныхъ мотивовъ противъ экономической анексіи Сѣверной Маньчжуріи нѣтъ.

Я имѣю въ виду немедленное проведеніе въ Сѣверной Маньчжуріи всѣхъ мѣропріятій, которыя осуществлены японцами въ Южной Маньчжуріи. Намъ на каждый актъ послѣднихъ, ведущій къ упроченію японскаго дѣла въ Южной Маньчжуріи, необходимо отвѣчать такимъ же актомъ въ Сѣверной, во имя упроченія тамъ русскаго вліянія, во имя спасенія русскаго дѣла, созданнаго съ огромными жертвами.

Въ отношеніи Монголіи вопросъ можетъ быть разрѣшенъ значительно легче и проще. Если въ маньчжурскомъ вопросѣ нашу дипломатію пугаютъ японскіе штыки, то въ данномъ случаѣ и этого призрака нѣтъ. Самъ Китай не въ состояніи дать сколько-нибудь серьезнаго отпора—послѣдняго онъ не могъ дать даже монголамъ, вовсе не имѣющимъ арміи. Я вынесъ убѣжденіе, что если бы Россія воспользовалась вышеупомянутыми удобными моментами, когда Монголія сама дважды просилась подъ протекторатъ, Китай не могъ двинуть и одного батальона. Что же касается экономическаго завоеванія Монголіи, то оно во всѣхъ отношеніяхъ можетъ имѣть успѣхъ, при условіи, конечно, во первыхъ, устраненія всѣхъ палокъ, которыя вставлены въ колеса русскаго дѣла нашей финансово-экономической политикой, а во вторыхъ, немедленнаго принятія ряда тѣхъ мѣропріятій, которыя подсказаны самой жизнью и о которыхъ я говорилъ въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ настоящей книги.

Словомъ, Монголія, какъ и Сѣверная Маньчжурія, должны стать русскими колоніями.

Русскому финансовому вѣдомству, изъ года въ годъ представляющему государственную роспись съ пассивнымъ торговымъ балансомъ, пытающемуся спасти послѣдній отъ дальнѣйшей пассивности путемъ иностранныхъ займовъ, слѣдовало бы закрѣпить въ памяти, что эти двѣ колоніи, при правильной организаціи въ нихъ русской торговли, при упроченіи тамъ русскаго дѣла, могли бы сдѣлать нашъ торговый балансъ активнымъ и избавить отъ необходимости новыхъ займовъ.

Для этого, прежде всего, необходима вполнѣ ясная и опредѣленная политика нашего правительства въ области дальневосточныхъ вопросовъ. Необходимо, чтобы русскій объединенный Кабинетъ былъ таковымъ въ дѣйствительности, а не въ ковычкахъ. Только въ такомъ случаѣ наши дальневосточные сосѣди почувствуютъ твердость русской власти въ колоніяхъ, только въ такомъ случаѣ откажутся отъ своихъ выступленій и посягательствъ на права Россіи.

Наконецъ, только тогда прекратятся такого рода случаи, какъ инцидентъ съ монгольскимъ Далай-Ламой, котораго, по распоряженію одного вѣдомства, везли въ вагонѣ-салонѣ и выставили почетный караулъ, а по приказанію другого задержали въ Хайларѣ, высадили изъ вагона-салона и чуть не подъ конвоемъ отправили обратно. Далѣе—одно вѣдомство добивается удаленія цицикарскаго губернатора, явнаго руссофоба, а другое приказываетъ съ почетомъ проводить его въ вагонѣ-салонѣ. Наши консулы въ Маньчжуріи и Монголіи третируются китайскими властями, миссіи не имѣютъ опредѣленной политической программы и руководствуются отдѣльными инструкціями.

И вотъ, когда я лицомъ къ лицу столкнулся съ энергіей русскаго колонизатора, начиная отъ простого крестьянина-земледѣльца и кончая образованнымъ классомъ, я невольно убѣдился въ полномъ противорѣчіи дѣйствительныхъ интересовъ страны съ направленіемъ нашей петербургской политики, вѣрнѣе я убѣдился въ пол-

номъ непониманіи нашими правящими кругами дѣйствительныхъ задачъ колоніальной политики.

Я видѣлъ, какъ рушится здѣсь русское дѣло, стоившее намъ столько крови, милліардовъ рублей и потребовавшее нечеловѣческихъ усилій отъ піонеровъ колонизаціи и торговыхъ круговъ. Горькое чувство я испытывалъ, слушая на далекой окраинѣ, въ Харбинѣ, обѣдню въ русской церкви. Десятокъ солдатъ, столько же сермягъ, сѣрымъ пятномъ врѣзавшихся въ пеструю праздничную толпу офицеровъ и чиновниковъ. Неужели, думалъ я, мы сдадимъ безъ борьбы и эти, ставшія для русскаго дѣла дорогими реликвіями, церкви, школы? Неужели къ безславнымъ именамъ генераловъ и адмираловъ Цусимы, Мукдена и Лаояна прибавится новый синодикъ безславныхъ именъ нашихъ дипломатовъ и кормчихъ государственнаго корабля?

Содержанiе.





